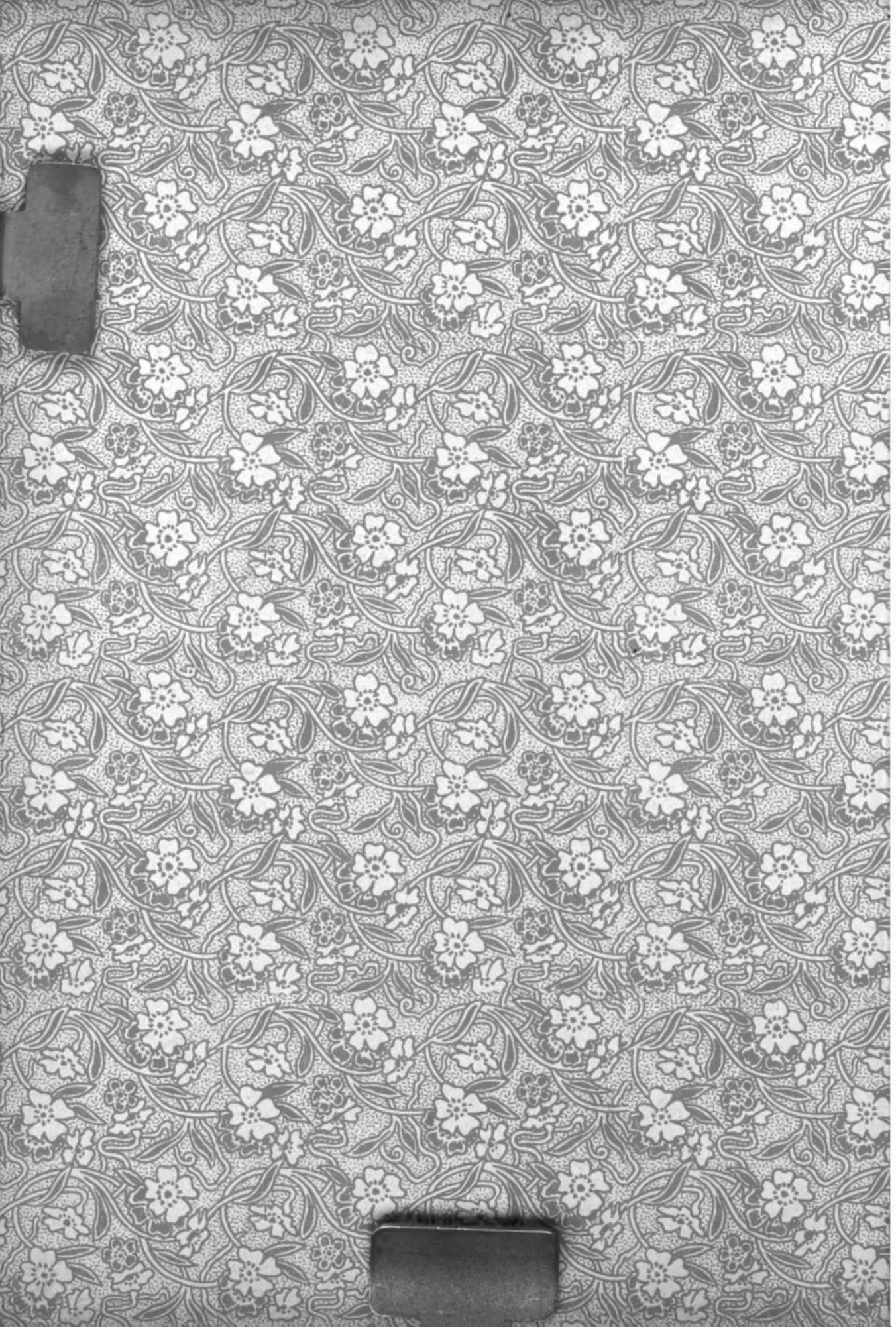
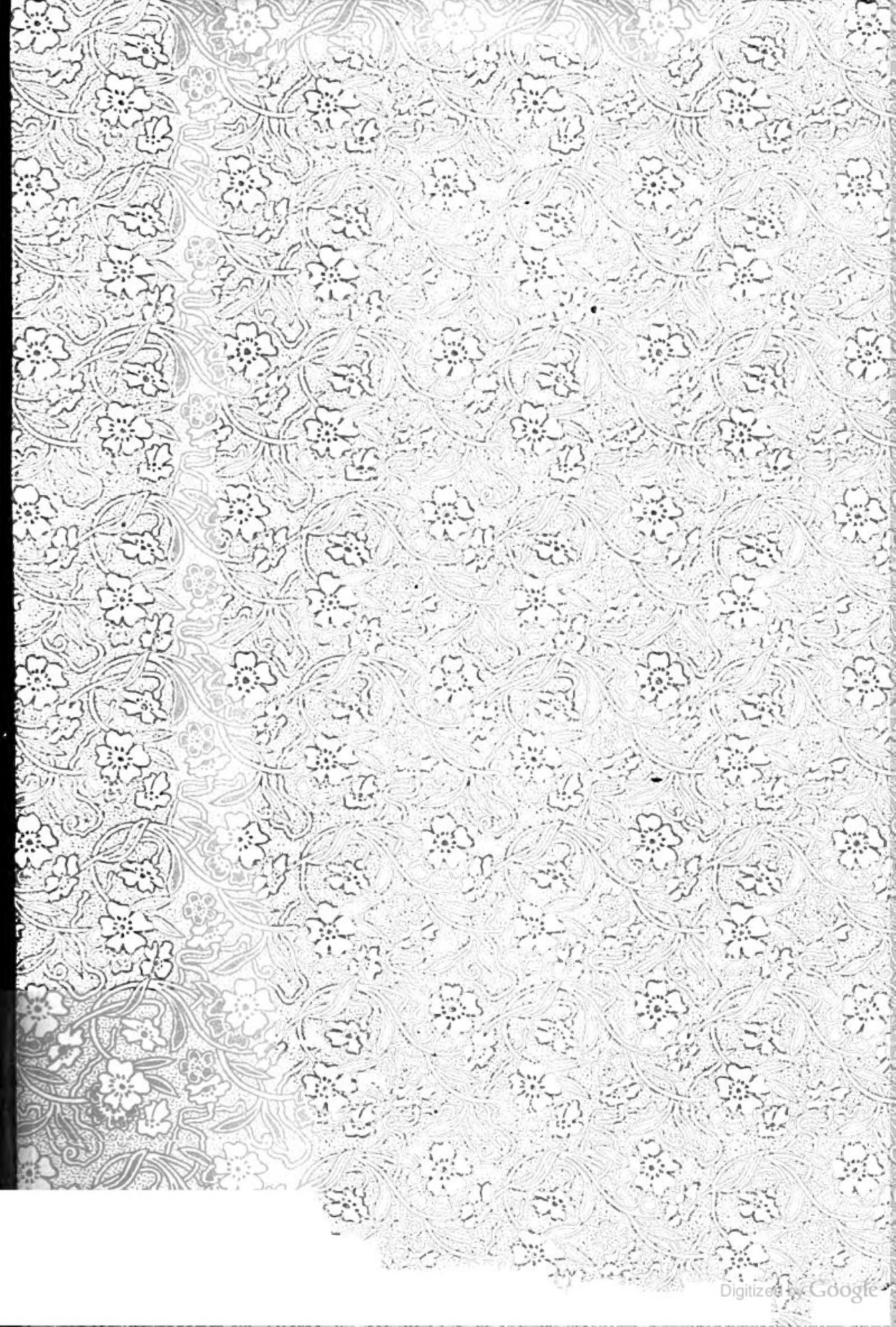
Verhandlungen und Beschlüsse des Industrierates

Austria. Bureau des Industrierates

Digitized by Google




Digitized by Google

Verhandlungen und Beschlüsse

des

Industrierates.

1. Heft.

Die Erneuerung des Lloydvertrages.

I.

Herausgegeben vom Bureau des Industrierates im k. k. Handelsministerium.

Wien 1905.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Digitized by Google

4
2 Hors Dep

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorbemerkung 3

Verzeichnis der vom Bureau des Industrierates herausgegebenen, mit der Ll. ɔdfrage in Zusammenhang stehenden Publikationen 4

Antrag des Mitgliedes Reichsratsabgeordneten Hofrates Ritter v. Vuković, betreffend die Erneuerung des Subventionsvertrages mit dem Österreichischen Lloyd, sowie den Abverkauf des Lloydarsenals 5

Beschluß des Industrierates vom 19. April 1904 5

Auszug aus dem Protokollresumé der 8. Sitzung des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehrs vom 19. April 1904 6

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 9. Sitzung des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehrs vom 9. Juni 1904 6

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 10. Sitzung des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehrs vom 8. November 1904 28

Anhang zum Protokolle dieser Sitzung: Anträge und Gutachten, betreffend das Itinerär, die Güterklassifikation und die Tarifpolitik des Lloyd 80

Bericht des Subkomitees 97

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 2. Sitzung der III. Abteilung vom 30. Jänner 1905 106

Bericht der III. Abteilung 120

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der X. Plenarsitzung vom 13. und 14. Februar 1905 128

Beschluß des Industrierates 143

HARVARD COLLEGE
APR 11 2008

Digitized by Google

Vorbemerkung.

Die vom Industrierate gestellten Anträge, die Berichte der Referenten, Komitees und Abteilungen sowie die Beschlüsse des Industrierates erscheinen im Drucke als lose Blätter, deren Sammlung und Sichtung ziemlich mühevoll ist, während die einzelnen Sitzungsprotokolle die Debatten über zahlreiche verschiedene Verhandlungsgegenstände enthalten, die untereinander in keinem sachlichen Zusammenhange stehen. Hiedurch wird die Übersicht über die Behandlung der im Industrierate erörterten Fragen und die Information über die im Laufe der Beratung zu Tage getretenen Anschauungen wesentlich erschwert.

Diesem Übelstande beabsichtigt das Bureau des Industrierates durch eine zusammenfassende Darstellung der wichtigeren Beratungsgegenstände abzuhelfen, in welcher der Gang der Verhandlung vom Zeitpunkte der Vorlage an den Industrierat bis zur Erledigung an der Hand der Referate, Sitzungsprotokolle und sonstigen Behelfe im Zusammenhange nachgewiesen werden soll.

Das vorliegende erste Heft enthält die Verhandlungen des Industrierates über die Erneuerung des Lloydvertrages, insoweit dieselben durch die Beschlüsse des Plenums vom 14. Februar 1905 ihren vorläufigen Abschluß gefunden haben. Dieser Zusammenstellung werden in zwangloser Reihenfolge weitere Hefte folgen, deren jedes einem besonderen Gegenstande gewidmet sein wird.

Wien, am 15. März 1905.

Bureau des Industrierates.
Dr. Brosche.

Digitized by Google

Mit der Lloydfrage stehen nachfolgende, vom Bureau des Industrierates herausgegebene Publikationen in Zusammenhang:

1. Fragen des Seeverkehrs. Berichte und Gutachten vom industriellen und kommerziellen Standpunkte. Wien, 1902.

2. Konnossemente und Seefrachtrecht in verschiedenen Staaten. Wien, 1902.

3. Gesetze und Verträge über Post- und Schiffahrtslinien in den Seestaaten der Erde. 2 Bände. Wien 1904.

4. Warenbewegung in den österreichischen Häfen 1890—1903 mit besonderer Berücksichtigung des Warenverkehrs von Triest. Bearbeitet vom Seedepartement im k. k. Handelsministerium. Wien, 1904.

5. Materialien für die Frage der Erneuerung des Lloydvertrages. Wien, 1904.

Digitized by Google

1.

Antrag des Mitgliedes Reichsratsabgeordneten Hofrates Ritter v. Vuković, betreffend die Erneuerung des Subventionsvertrages mit dem Österreichischen Lloyd, sowie den Abverkauf des Lloydarsenals.

(Eingelangt im Bureau des Industrierates am 12. April 1904.)

Nachdem es in der letzten Zeit verlautete, daß das Arsenal des Österreichischen Lloyd in Triest abverkauft, und zwar an eine fremde Unternehmung überlassen werden soll, sowie im Hinblicke auf die Wichtigkeit, welche die Erneuerung des Subventionsvertrages mit dem Österreichischen Lloyd für den heimischen Verkehr, sowie überhaupt für Industrie und Handel hat, stelle ich den

Antrag:

Der Industrierat wolle das zu wählende Subkomitee für die Fragen des Seeverkehrs beauftragen, über die Frage der Erneuerung des Lloydvertrages womöglich noch in diesem Jahre eingehenden Bericht zu erstatten und bei diesem Anlasse auch der vorberührten Angelegenheit des Abverkaufes des Arsenals des Österreichischen Lloyd in dem Sinne volle Aufmerksamkeit zuzuwenden, daß die hohe Regierung veranlaßt werde, dahin zu wirken, daß dieses Schiffbauetablissement nicht an ausländische Unternehmungen übergehe oder unter ausländische Leitung und Kontrolle gelange.

Wien, den 12. April 1904.

Ritter v. Vuković,
Mitglied des Industrierates.

2.

Der vorstehende Antrag wurde in der **IX. Plenarsitzung des Industrierates** vom 19. April 1904 ohne Debatte **angenommen.**

Digitized by Google

3.

Auszug aus dem Protokollresumé der 8. Sitzung des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehres vom 19. April 1904.

In Betreff der Referate wird beschlossen, als Referenten über die Frage der Erneuerung des Schiffahrts-Subventionsvertrages mit dem Österreichischen Lloyd das Mitglied Julius Singer in Aussicht zu nehmen und die endgültige Bestellung desselben nach Erklärung der Zustimmung des Herrn Singer zur Übernahme des Referates dem Präsidium, beziehungsweise dem Bureau des Industrierates zu überlassen.

4.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 9. Sitzung des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehres vom 9. Juni 1904.

Vorsitzender Herrenhausmitglied Artur **Krupp**: Auf der Tagesordnung steht:

1. Antrag des Mitgliedes Reichsratsabgeordneten Hofrates Ritter v. Vuković, betreffend die Erneuerung des Subventionsvertrages mit dem Österreichischen Lloyd, sowie den Abverkauf des Lloydarsenales.

2. Antrag des Mitgliedes Zarotti, betreffend die Errichtung eines Molo in Zaule.

3. Antrag des Mitgliedes Reichsratsabgeordneten Hofrates Ritter v. Vuković, betreffend die Ausgestaltung der dalmatinischen Häfen.

Sektionsrat Dr. **Karmiński**: Zu Punkt 1 ist am 3. Juni d. J. noch folgender Antrag seitens des Mitgliedes Ludwig Neurath eingebracht worden. Der Antrag lautet *(liest)*:

„Die hohe Regierung wird ersucht, bei Abschluß eines Subventionsvertrages mit dem Österreichischen Lloyd diesem Unternehmen aufzutragen, sämtliche Maschinen, welche der Lloyd für seine Werkstätten oder für sonstige Zwecke benötigt, bei inländischen Maschinenfabriken zu bestellen."

Obiger Antrag erfordert keine weitgehende Begründung; die österreichische Maschinenindustrie, welche sich in einer höchst prekären Situation befindet, hat wohlbegründeten Anspruch darauf, daß ein Unternehmen, welches aus Steuergeldern subventioniert wird, die inländische Industrie bei Vergebung seiner Lieferungen berücksichtige.

Es dürfte angemessen sein, diesen Antrag gelegentlich der Begutachtung der bei Abschluß eines neuen Subventionsvertrages aufzustellenden Bedingungen in Betracht zu ziehen und denselben dem Referenten für diesen Gegenstand zur seinerzeitigen Berichterstattung oder Antragstellung beziehungsweise Berücksichtigung zuzuweisen.

Vorsitzender: Wenn keine Einwendung erhoben wird, so ist die Zuweisung des von dem Mitgliede Neurath gestellten Antrages an den Referenten für den Lloyd-Subventionsvertrag als genehmigt zu erachten. *(Zustimmung.)*

Wir gelangen zu Punkt 1 der Tagesordnung.

Diese Frage hat das Subkomitee schon seit langer Zeit beschäftigt. Es sind auch verschiedene Vorarbeiten hierüber zum Teil schon gemacht worden, zum Teil aber sind verschiedene solche Vorarbeiten seitens der Herren, welche die Arbeiten übernommen haben, noch im Zuge. Wir können heute natürlich über den Gegenstand selbst wohl nicht zu irgend einem Abschlusse kommen und es handelt sich vielmehr darum, vorerst im allgemeinen festzustellen, in welcher Weise wir diese Frage der Erledigung zuzuführen gedenken; ich würde daher den Herrn Referenten ersuchen, die Vorgangsweise für die weitere Behandlung und die Erledigung dieses Gegenstandes im Subkomitee zur Diskussion zu stellen, beziehungsweise diesfalls Vorschläge zu erstatten.

Digitized by Google

Sektionsrat Dr. **Karmiński**: Das Subkomitee hat in seiner konstituierenden Sitzung am 19. April Herrn Kommerzialrat Singer als Referenten designiert und das Bureau beauftragt, sich wegen Übernahme des Referats mit Herrn Kommerzialrat Singer ins Benehmen zu setzen und hienach die Referatszuteilung auszuführen. Ich habe das selbstverständlich gemäß dem gefaßten Beschlusse getan und Herrn Kommerzialrat Singer von der auf ihn gefallenen Wahl zum Referenten verständigt.

Unterm 24. April d. J. habe ich von Herrn Kommerzialrat Singer nun folgendes Schreiben erhalten *(liest)*:

„Von der geschätzten Mitteilung, daß das Komitee für den Seeverkehr mich zum Referenten über den Antrag Bukovič designierte, Kenntnis nehmend, erlaube ich mir zunächst zu bemerken, daß ich mich vorläufig nur an den Vorarbeiten für das Gutachten beteiligen kann. Berufsgeschäfte und mein Gesundheitszustand gestatten es mir nicht, ohne Vorbehalt das schwierige und peinliche Referat zu übernehmen.

Zur Vorbereitung des Gutachtens beantrage ich vorerst eine allgemeine Diskussion des Komitees über den Standpunkt von Industrie und Export gegenüber den subventionierten Schiffahrtsgesellschaften.

Zu erörtern wäre auch, ob das Referat über die Lloydtarife noch erstattet werden soll oder ob neue Verfügungen zu treffen wären.

Eine Bemerkung gestatte ich mir mit Rücksicht auf die zirkulierenden Mitteilungen über die Sanierung des Lloyd.

Zweifellos ist der Lloyd sanierungsbedürftig und zweifellos muß er die Sanierung durchführen, denn man kann nicht einen Vertrag von der Wichtigkeit, dem Umfange und der Dauer des Lloyd-Subventionsvertrages mit einer schlecht fundierten Gesellschaft abschließen. Ist der Lloyd aber nicht in der Lage, sich selbst vertragsfähig zu machen, und soll die Sanierung dieser Aktiengesellschaft mit Staatshilfe erfolgen, dann wird sicherlich Leistung mit Gegenleistung verknüpft werden, sohin nicht die Sanierung der Vertragsformulierung vorangestellt werden. Die verbreiteten gegenteiligen Behauptungen erscheinen mir darum nicht glaubwürdig."

Der Inhalt dieses Briefes geht, soweit er die Referatszuteilung betrifft, eigentlich dahin, daß Herr Kommerzialrat Singer sich bereit erklärt hat, vorläufig an den Vorarbeiten teilzunehmen, daß aber die definitive Übernahme des Referats eine offene Frage ist. Es wird das geehrte Subkomitee — vielleicht nach Durchführung der Diskussion — diese Frage zu entscheiden haben.

Mitglied Kommerzialrat **Singer**: Sie werden es begreifen, daß man, wenn man viel Arbeit hat und nicht ganz gesund ist, dieser undankbaren Aufgabe sich nicht gerne unterzieht. Es ist eine Angelegenheit, bei der jeder Vertragsteil ziemlich hohe Forderungen stellen wird, und jeder, der etwas zu leisten hat, die Leistungen wird herabmindern wollen. Bei solcher Sachlage als erster Votant zu fungieren, ist keine angenehme Aufgabe.

Zum Gegenstand der Tagesordnung übergehend, glaube ich, daß „die Frage der Erneuerung des Lloydvertrages" denn doch eine andere Basis verdient. Der Antragsteller supponiert nur die Erneuerung des Lloydvertrages. Ich bin aber der Meinung, daß es unpraktisch wäre, im vorhinein sich auf diese Basis zu stellen: denn es ist ja etwas anderes auch noch möglich. Für den Lloyd mag die Erneuerung des Vertrages eine Existenzfrage sein, aber nicht für uns. Für uns ist die Organisierung des Seeverkehrs in einer den Bedürfnissen unseres Exportes entsprechenden Weise der Ausgangspunkt für unsere Beratung.

Daß wir gesicherte regelmäßige Schiffskurse zur Aufrechterhaltung unseres seemäßigen Exportes benötigen, den unsere Güterproduktion nicht entbehren kann, brauche ich nicht auszuführen.

Wir können also zu der Frage übergehen: In welcher Art soll diese Sicherung regelmäßiger Schiffahrtskurse erfolgen?

Einzelne werden vielleicht sagen: es könnte, so wie auf die subventionierten Bahnen die Staatsbahnen folgten, auch auf die subventionierte Schiffahrt eine Staatsschiffahrt folgen — zum mindesten dort, wo sich der Schiffsverkehr wie eine Fortsetzung des Bahnverkehrs darstellt, für die dalmatinischen und die levantinischen Routen. Aber der größte Teil derjenigen, welche sich theoretisch und praktisch volkswirtschaftlich betätigen, wird wahrscheinlich auf dem Boden der Subventionen stehen bleiben.

Kommt die nächste Frage: Mit wem sollen Subventionsverträge geschlossen werden? Diese Frage ist nicht schwer zu beantworten. Mit derjenigen Rhederei, welche jene Bedingungen bietet, die für unsern Export die günstigsten sind. Ob das der Lloyd sein wird und ob er in seinem jetzigen Status den zukünftig hoffentlich sehr gesteigerten Verkehr wird bewältigen können, ist heute wohl die Frage. Sicher ist, daß eine andere, nicht erblich belastete Gesellschaft *(Heiterkeit)* mit denselben Mitteln mehr oder dasselbe mit weniger Mitteln leisten kann; und sicher ist, daß man mit dem Lloyd einen so langsichtigen, folgenreichen Vertrag nur wird schließen können, wenn er sich vertragsfähig gemacht hat. Diese Vertragsfähigkeit soll in einer besseren Fundierung und in einer zweckmäßigen Organisation bestehen. Daß diese Fundierung heute nicht vorhanden, ist aus den Bilanzen zu entnehmen. Meine Herren! Vergangene Defizite, Wertdifferenzen bei der Begebung von Anlehen — das sind Aktiva in der Lloydbilanz. Kann man neue Schiffe mit solchen vergangenen Defiziten und Wertdifferenzen kaufen? *(Heiterkeit.)* Wenn ich diese Tasche, die ich um 5 fl. gekauft habe, verkaufe und 4 fl. dafür kriege, so darf ich als Aktivum buchen: Wertdifferenz 1 fl. Aktivum! *(Heiterkeit.)* Reservefonds keiner und Assekuranzfonds auf dem Papiere.

Ich will hervorheben, daß der Lloyd gewiß die größte Berücksichtigung verdient wegen seiner Betätigung im österreichischen Exporte als alte Firma, als alter Vertragsteil, und zwar als ein Vertragsteil, der

Digitized by Google

bis jetzt an uns kein gutes Geschäft gemacht hat, und weil der Schutz, den wir der Industrie und dem Kapital schulden, der zu unseren Aufgaben gehört, nicht beim Lloyd stehen bleiben darf.

Nun wird es sich darum handeln, sich gutächtlich zu äußern, unter welchen Bedingungen sich der Seeverkehr in Zukunft vollziehen soll. Und das ist die Hauptaufgabe, die wir uns zu stellen haben: Was ist in die Subventionsverträge aufzunehmen bezüglich Itineräre, Tarife u. s. w.? Das werden die wichtigsten Punkte sein, weiter ob das bisherige Subventionsprinzip, die Meilensubvention, uneingeschränkt aufrecht bleiben soll, dann ob wir die Erde mit Ungarn teilen sollen oder nicht.

Diese Zusammenfassung der Forderungen also, welche Industrie und Export in Ansehung des Seeverkehrs zu stellen haben, das wird die Aufgabe dieses Komitees sein.

Die Frage ist nun auch — und damit komme ich zum Schlusse, mit mehr will ich die Debatte nicht einleiten —: wann und wie wir dieses Gutachten zu stande bringen sollen. Bei den früheren Subventionsvertragsverhandlungen war der Vorgang gewöhnlich so: Es wurde von einem Vertreter des Handelsministeriums, ungeschickterweise zumeist von einem künftigen Verwaltungsrat *(Heiterkeit)*, mit einem jetzigen Verwaltungsrate *(Heiterkeit)* verhandelt. Dort wurde bemessen, was Industrie und Export zukommen soll, und dort wurde bemessen, wie weit der Staatssäckel in Anspruch genommen werden könne. Das war dann der neue Subventionsvertrag. Das Übrige wiederholt sich: jeden Tag ein Bulletin, jeden Tag hören wir von Verhandlungen, als ob gar keine andere Sorge, keine andere Aufgabe für Österreich bestände, als geschwind diesen Vertrag zu stande zu bringen! Für uns wäre es das Bequemere, wenn wir abwarten würden, was die Regierung beantragt, und dann an diesem Operate Kritik üben oder die Ergänzung der Bedingungen fordern würden. Der andere Weg ist der, daß wir unsere Wünsche in dem Umfange, wie ich sie skizziert habe, formulieren und dann die Regierung es als ihre Aufgabe ansieht, vorausgesetzt, daß sie unsere Forderungen für berechtigt erkennt, denselben im Wege der Verhandlung und im Wege der Gesetzgebung Geltung zu verschaffen.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger**: Das Bureau des Industrierates hat uns über diese Frage ein großartiges Werk zugesendet. Ich glaube, ein ähnliches Werk existiert bisher in der ganzen Welt nicht und der Herr Sektionsrat hat sich ein unendliches Verdienst nicht nur um das Ministerium, sondern um die Welt im allgemeinen damit errungen, weil dieses Werk alle Staaten brauchen werden, wenn sie daran gehen, Schiffahrtsverträge abzuschließen. Dieses Werk ist so mächtig, daß man sich kaum eine Vorstellung davon machen kann, und hat wohl mindestens die Arbeit von 1½ Jahren erfordert. Es gibt uns wohl verschiedene Andeutungen, wie wir in die Verhandlungen mit dem Lloyd eintreten sollen, aber immerhin ad hoc nützt uns das nicht viel, weil wir die individuellen Verhältnisse des Lloyd in Betracht ziehen müssen. Ich habe mich vielfach darum gekümmert, konnte aber in bekannt freundlicher Art Auskünfte und Behelfe nicht bekommen. Man deutete mir an, daß wir unsere Wünsche sozusagen aus dem Leeren vorbringen sollen. Das wäre eine sehr leichte Aufgabe, das kann ich in einem konzentrierten Satze tun: „Wir wollen pünktliche, schnelle Schiffahrtsgesellschaften." Aber mich erinnert das an eine Mythe in der Fibel. Ein Prophet hatte vom Könige den Auftrag, das Wesen der Religion zu erklären. Der König war zu ungeduldig. Da sagte der Prophet: Liebe Deinen Nächsten wie Dich selbst. Er hat die Religion richtig dargestellt; aber mit diesem theoretischen Wissen ausgerüstet kann man schwer Bischof oder Rabbiner werden.

In der gleichen Lage befinden wir uns. Mit unserem konzentrierten Satze kann die Regierung nichts ausrichten und Leute von unserer Erfahrung würden ihn nicht aussprechen. Wenn die Regierung tatsächlich das Bedürfnis hat, unseren Rat zu hören, muß sie uns folgende Belege zur Verfügung stellen, wie dies schon der Herr Referent gesagt hat:

Eine detaillierte Bilanz des Lloyd und auch die Personal- und Spesenkonti, denn wir würden dann vielleicht vielfache Ersparnisse vorschlagen; ferner Rentabilitätstabellen für jeden einzelnen Dienst und für jede einzelne Fahrt, denn die Subvention ist ja kein Geschenk, sondern sie hat den Zweck, den Ausfall jener Dienste zu decken, die die Gesellschaft im Auftrage und im Interesse des Staates gegen ihr eigenes Interesse ausführen muß. Auf diese Weise bekommen wir eine Basis für die Berechnung der Subvention und können bestimmen, wie hoch sie sein darf. Dann haben wir es nicht mehr nötig, auf gut Glück irgend welche Ziffern zu nennen und dem Staatssäckel aufzuoktroyieren. Aber selbst wenn man uns diese Details gibt, haben wir noch nicht genug, denn der Lloydvertrag kann unmöglich von Seite des Handels und der Industrie einseitig abgeschlossen werden.

Der Lloyd hat noch andere Dienste zu versehen und darum ist es nötig, daß jene staatlichen Organe, die in Bezug auf diese Dinge maßgebend sind, uns bei der Beratung zur Seite stehen, denn es hat keinen Zweck, Wünsche zu formulieren, die mit dem Staatsinteresse nicht im Einklang stehen. Sollte, wie die klaffenden Lücken in der Vertretung der Ressorts heute zeigen, dieses freundschaftliche Verhältnis, wo wir Schulter an Schulter beraten haben, hier nicht mehr bestehen, so würde ich vorschlagen, daß wir das Beispiel der Vögel nachahmen, die trotz großer Schwungkraft nie fliegen, wenn es dunkel ist oder wenn man ihnen die Augen verbunden hat.

Digitized by Google

Sektionsrat Dr. **Karmiński**: Gegenüber der Bemerkung des Herrn Vorredners über die vermeintlichen Lücken in der Vertretung der Ressorts kann ich nur feststellen, daß die betreffenden Stellen von der heutigen Sitzung deshalb nicht verständigt wurden, weil für dieselben konkrete Berichte nicht vorlagen und weil es sich nach den Dispositionen des Herrn Obmannes und des designierten Herrn Referenten nur um einen allgemeinen Meinungsaustausch im Schoße des Subkomitees und keineswegs um meritorische Beratungen oder Beschlüsse des Subkomitees handelt. Es dürfte sohin von „Lücken" füglich nicht die Rede sein können.

Mitglied **Escher**: Das Vertragsverhältnis zwischen Regierung und Lloyd hat bis jetzt eine große Lücke gezeigt. Diese Lücke hat hauptsächlich darin bestanden, daß die Erträgnisse des Lloyd als einer Aktiengesellschaft in den letzten Jahren immer negativ gewesen sind, weiters darin, daß der Lloyd nicht in der Lage war, hinsichtlich der Bedürfnisse der Industrie für den Export, der Bequemlichkeit, des Verkehrs und der Schnelligkeit der Fahrt, Konkurrenzgesellschaften stand zu halten, hauptsächlich in jenen Linien, wo es galt, eine internationale Konkurrenz zu bekämpfen, so jenseits des Suezkanals und im mittelländischen Meer.

Es ist, wie bereits der Herr Vorredner betont hat, sehr schwierig, die vielen Interessen, welche die Lloydfrage zu decken hat, unter einen Hut zu bringen. Der Lloyd hat drei Hauptaufgaben zu erfüllen: vor allem — als Aktionär des Lloyd gesprochen — muß er die Aktien verzinsen, er muß den Kapitalisten irgend etwas leisten.

Die zweite Aufgabe ist die, daß er sich in den Dienst der volkwirtschaftlichen Interessen des Reiches stellt; die dritte Aufgabe ist die, daß er sich in den Dienst der Militärverwaltung stellt für den eventuellen Fall eines Krieges. Sie sind zu praktisch, meine Herren, um nicht zu wissen, daß man drei Herren zugleich nicht dienen kann, und in diesem Verhältnisse wird es offenbar der Aktionär sein, der bisher den Kürzeren gezogen hat und auch in der Folge den Kürzeren ziehen wird. Die Wurzel des Übels liegt in den viel zu großen Engagements, welche der Lloyd von früher her übernommen hat, und in den viel zu großen Kapitalien, welche der Lloyd in sein Arsenal und in seine Flotte hineingesteckt hat. Wie der Herr Referent angedeutet hat, ist der Vertrag mit einer solventen — der Ausdruck ist schlecht gewählt *(Abgeordneter Dr. Kolischer: Bleiben wir nur dabei!)* — mit einer leistungsfähigen Gesellschaft abzuschließen! Es wird sich nun darum handeln, zu untersuchen, inwieweit der Lloyd unter den gegenwärtigen Verhältnissen eine leistungsfähige Gesellschaft ist.

Dann kommt die zweite Frage: Wie machen wir den Lloyd zu einer leistungsfähigen Gesellschaft? Ist das nicht möglich, dann muß daran gedacht werden, einen Ersatz zu finden. Es ist aber sehr schwierig, in der kurz bemessenen Zeit eines Jahres einen Ersatz für eine derartige Gesellschaft zu finden, welche einen ganzen Stab von Kapitänen, Heizern, Maschinisten, und die ganze Weltverbindung hat. Es wird also, praktisch gesprochen, nichts anderes übrig bleiben, als beim Lloyd zu bleiben. Ich möchte, wenn auf die Sache näher eingegangen wird — jetzt ist nicht der Moment dazu, da es sich um eine allgemeine Diskussion handelt — bitten, daß zuerst die beiden ersten Fragen gründlich untersucht werden und dann nach deren Ergebnis, wenn man aus der Ergründung dieser beiden Fragen die Überzeugung und Klarheit geschaffen hat, die man braucht, die weiteren Schritte zu suchen und zu beraten, was zu veranlassen ist.

Vorsitzender: Darf ich Herrn Escher bitten, diese beiden Fragen zu formulieren? *(Mitglied Escher: Schriftlich?)* Ich möchte darum ersuchen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer**: Ich habe ein ganz eigentümliches Gefühl bei Erörterung dieser Frage. Die Hauptfrage die der Herr Referent gestellt hat, ist theoretisch wenigstens — leider glaube ich nur theoretisch — die einzig richtige. Er hat zunächst die Frage aufgeworfen: Ist es die Hauptaufgabe Österreichs auf dem Gebiete des Seeverkehrs, die Frage zu lösen, wie der Lloyd zu sanieren ist, oder ist die Hauptaufgabe die, wie ist dem österreichischen Export überhaupt bei den subventionierten Gesellschaften nahezukommen? Und da entwickelt sich natürlicherweise sowohl in den Ausführungen des Herrn Kommerzialrates Singer wie in jenen des Herrn kaiserlichen Rates Schweiger die naturgemäß logische Konsequenz, daß es noch nicht ausgemacht ist, daß man mit diesem Lloyd einen weiteren Vertrag machen soll. Da kommt nun Herr Escher und sagt: Ja, meine lieben Kinder, das mag so sein oder nicht sein, aber Ihr seid in einer Zwangslage. *(Mitglied Escher: Das habe ich nicht gesagt!)* Das Wort wurde gewiß nicht gebraucht, aber es wurde uns gesagt, in einem, zwei Jahren läuft der Vertrag ab; wo in der Welt kann man eine Kompagnie zusammenstellen, die gleichzeitig nach Dalmatien, nach der Levante, nach Südamerika, nach China und nach Japan fährt? Wo bekommen Sie diese Kapitäne — und ich möchte noch hinzufügen: Was machen Sie mit den Kapitänen und den Hunderten und Tausenden von Existenzen, die einmal mit dem bisherigen Lloyd recht oder schlecht verknüpft sind? Daraus entsteht für mich wiederum etwas, was ich in meiner Eigenschaft als Abgeordneter leider schon hundertmal durchgemacht habe: Es kommt eine Vorlage, die Vorlage paßt mir gar nicht und endlich muß ich dafür stimmen.

Und so fürchte ich, daß wir mit dieser Geschichte mit dem Lloyd uns auf ein Gebiet gewagt haben, wo

wir alle das Bewußtsein haben, daß dieser Lloyd in der großen Epoche seine Aufgaben bisher nicht gelöst hat, wie sie eine Gesellschaft in einer so großen Epoche lösen sollte, und man wird wieder mit dieser Gesellschaft — ich möchte sagen Sippschaft — das Geschäft machen müssen.

Nun hat Herr Escher auseinandergesetzt, daß der Subventionsvertrag mit dem Lloyd drei Elemente in sich schließt: Einmal das Element der auf Gewinn berechneten Unternehmung, zweitens das volkswirtschaftliche Element und drittens das allgemeine staatliche, militärische Element. Ich antworte darauf mit einer Frage: Kennen Sie, meine Herren, überhaupt einen Schiffahrtsvertrag in einem anderen Staate, in welchem Vertrage diese drei Elemente nicht vorhanden sind? Schauen wir die Publikation an, welche uns das Bureau des Industrierates an die Hand gegeben hat, und Sie werden finden, daß überall diese drei Elemente vorhanden sind.

Es ist selbstverständlich, daß das Kapital, ob sich das Unternehmen nun Messagerie oder wie immer nennt, auf Gewinn berechnet ist; Sie finden das staatliche Moment, ich erinnere nur an den französischen Vertrag, wonach auf jedem Schiffe ein Postbeamter mitfährt und ebenso finden Sie selbstverständlich das volkswirtschaftliche Moment, und alle diese Elemente spielen eine mindestens ebenso große, vielleicht noch größere Rolle wie beim Österreichischen Lloyd. Ich kann mir nicht denken, daß ein Staat auf die militärischen Rechte verzichten würde und die Schiffe nicht benützt, wenn er ihrer im Kriegsfalle bedarf, mag das nun im Subventionsvertrag stehen oder nicht. Der Haken liegt darin, daß sich der Lloyd im Laufe der Jahrzehnte nicht leistungsfähig erhalten hat und er hat sich der communis opinio publica zufolge deshalb nicht leistungsfähig erhalten, weil Erbsünden auf Erbsünden gehäuft wurden, Erbsünden geistiger Natur möchte ich sagen und Erbsünden der Verwaltung. Und deswegen kommt mir der Antrag Schweiger sehr willkommen, daß man uns zur Beurteilung, damit das nicht bloß Phrasen sind, sondern Taten werden, zuerst eine detaillierte Bilanz gibt, damit man sieht, warum der Lloyd bei denselben Routen, bei welchen eine andere Gesellschaft Geld verdient, Geld verliert.

Es ist heute — man braucht kein Seemann zu sein, um das zu wissen — eine ganz klare und bekannte Sache, daß in denselben Relationen, wo der Lloyd, wenn auch ganz gut beschäftigt, kaum auf seine Selbstkosten, unter Umständen auch nicht auf die Selbstkosten kommt, andere Unternehmer sehr viel Geld verdienen. Der eine fährt mit Schiffen und der andere fährt mit Schiffen, dieser fährt in derselben Route und jener fährt in derselben Route: der eine verliert das Geld und der andere gewinnt es. Es ist immer derselbe bekannte Prozeß, daß der eine Industrielle mit derselben Unternehmung und derselben Produktion Geld verdient, weil sein Werk produktiv, weil es leistungsfähig ist und der andere es verliert, weil er unter ungünstigen Verhältnissen arbeitet, weil er entweder schlechte Schiffe hat, die sich für Brander sehr gut eignen *(Heiterkeit)* oder in England Einkäufe macht, bei denen sich, wenn man sie nach Österreich gebracht hat, unter Umständen herausstellt, daß man das ganze Schiff umbauen muß, oder ein ganzes Heer von unnützen Beamten hat, oder vom österreichischen Industrierat erst aufmerksam gemacht werden muß, daß man die Waren, die man in ein Schiff verladet, auch konsignieren muß. Was jeder kleine Industrielle, der 30 Arbeiter beschäftigt, weiß, daß man, wenn man Waren expediert, sich aufschreiben muß, auf welchem Fuhrwerk man sie expediert, das mußte dem Lloyd bekanntlich erst beigebracht werden. Wenn solche elementare Verstöße vorkommen, wenn es weiter eine notorische Tatsache ist, daß Mankos bei Kaffee- oder anderen Transporten beim Lloyd in größerem Maße vorkommen als bei anderen Schiffahrtsunternehmungen, wenn man endlich in Erwägung zieht, daß es ein ungesundes Verhältnis ist, daß Organe der Staatsverwaltung, welche die Aufgabe hatten und haben, den Lloyd zu überwachen, später, nachdem sie in den Ruhestand treten, statt der Überwachenden die Überwachten sind, wenn alle diese Momente, die doch bekannt sind, eintreten, dann muß man sich erinnernd wirklich fragen: Ist dies eine leistungsfähige Gesellschaft? Und man muß mit seinem gewöhnlichen kaufmännischen, industriellen Verstande — ich will in diesem Saale das Wort „Bauernverstand" nicht gebrauchen — antworten, daß dies so große Fehler sind, daß, wenn Sie in meinem oder in Ihrem Gewerbe so wirtschaften würden, Sie früher oder später Konkurs ansagen müßten.

Nun sagen Sie uns aber: Sie müssen mit dieser Unternehmung weiter für zehn oder für x Jahre sich verbinden. Sie werden sich, wenn Sie sich verbinden, für eine größere Epoche verbinden müssen, weil ja — von allen diesen moralischen Fehlern abgesehen — Eines feststeht: daß, bevor Sie überhaupt an die Reorganisation dieser Unternehmung denken können, Sie trachten müssen, daß sie etwas weniger Brander und etwas mehr seetüchtige, moderne Fahrzeuge bekommt, daß das Unternehmen technisch vollkommener ausgestaltet ist. Dazu braucht man bekanntermaßen Geld, und Geld bekommt ein solches Unternehmen bekanntlich nur auf Basis der Hoffnung, daß es leistungsfähig sein und Geld verdienen werde. Sie können nicht, wie Kollege Singer es getan hat, sagen: zuerst sollen die Leute sich leistungsfähig machen, dann werden wir mit ihnen reden, sondern wenn Sie — ich unterstreiche das — mit den Leuten reden, müssen Sie einen Prospekt, eine Promesse machen, daß Sie unter den und den Bedingungen mit ihnen handelseinig sein werden, damit sie auf Basis

Digitized by Google

dieser Promesse sich das verschaffen, was sie brauchen, um leistungsfähig zu werden, das ist Geld.

Eines aber kommt mir dabei noch in den Sinn: Muß das so sein, daß der Lloyd sowohl den dalmatinischen Dienst besorgt als den Levantedienst, als den ostasiatischen Dienst, als vielleicht, wenn man mit Ungarn nicht fertig wird, auch den amerikanischen und afrikanischen? Oder ist es für eine im Aufblühen, im Aufstreben begriffene Volkswirtschaft nicht vielleicht richtiger zu sagen: Wir machen zwei Lloyds auf der Welt? Es muß ja nicht ein Lloyd sein, sondern es kann auch ein neuer Lloyd sein und man kann vielleicht den Verkehr teilen, ihn bei dieser Unternehmung mehr spezialisieren. Es muß ja nicht so sein, wie ich sage, aber die Frage ist auch eine der aufzuwerfenden und ließe sich an die von den Herren Kollegen bereits angeführten Fragen vielleicht anreihen. Aus allen diesen Erhebungen folgt für mich zunächst, daß es nicht feststeht, daß der österreichische Staat und die österreichische Volkswirtschaft an den negativen Resultaten des Lloyd schuld seien, denn wir sehen in dem benachbarten Ungarn, daß ein anderes Unternehmen, welches mit nicht größeren Subventionen arbeitet *(Rufe: Mit kleineren!)* und wahrscheinlich auch nicht ideale Menschen an seiner Spitze hat — ich unterstreiche das — sehr viel Geld verdient. Ich begreife es, wenn man heute, wo das Schiffahrtsgeschäft schlecht geht, kein Geld verdient, aber es waren ja so gute Jahre, wo der Schiffahrtsmarkt ein sehr guter war, wo man vom Staate nicht so gedrückt war, und man hat doch kein Geld verdient.

In dem bestehenden Lloydvertrag gibt es auch direkte Schäden für unsere Industrie und für unseren Export. Es sind ganz unklare, ungenaue, jedenfalls aber ungenügende Bestimmungen darin bezüglich der Parität der Frachtraten mit den konkurrierenden Häfen anderer Staaten. Es heißt in dem bestehenden Lloydvertrag, daß der Lloyd zum Beispiel nach Yokohama für irgendeinen Artikel nicht teurer fahren soll als etwa von Antwerpen. Ja, es ist aber doch von Triest näher nach Yokohama, als wenn man das ganze mittelländische Meer zu umschiffen hat *(Zustimmung)* und es muß doch endlich für bestimmte Relationen auch ein Vorteil für unsere Volkswirtschaft sein, daß wir eben in Österreich liegen und nicht dort. Wir dürfen ja nie daran vergessen, daß wir eine sehr große Vorfracht zu bekämpfen haben, bis wir nach Triest kommen, daß wir, ob wir nun eine erste oder zweite oder, wie Herr Singer sagt, dritte Verbindung nach Triest haben, große Selbstkosten zu überwinden haben, bis wir nach Triest kommen. Wenn also für diese Relationen nicht ein Vorsprung vorhanden ist, wohin kommen wir da? Dann bleiben wir immer stagnierend und werden nie das rechte Avancegeschäft machen.

Es ergeben sich also, wenn man irgendeinen Vertrag mit irgendeinem Schiffahrtsunternehmen machen will, die von Herrn Singer schon angeführten generellen Fragen: Wie sollen die Subventionen aussehen? Wie sollen sie im Verhältnis zu den gegenwärtigen sein? Soll man sie mehr individualisieren und mehr spezialisieren oder im Rahmen der allgemeinen Ziffern und Meilengelder sich bewegen? Ich denke, daß wir sie nach dem Vorbilde anderer Staaten im Wege einer größeren Spezialisierung ausgestalten sollen.

Sektionsrat Dr. **Karmiński**: Es macht auf mich den Eindruck, als ob die in dieser allgemeinen Diskussion hervorgehobenen Momente nach zwei Richtungen aufklärender Feststellung bedürften. Der Streit dreht sich zunächst darum, ob das Subkomitee des Industrierates sich heute mit der Frage einer Revision oder Erneuerung des Lloydvertrages zu befassen habe, ob also in jedem Falle ein Lloydvertrag zu behandeln und vorhanden sein wird, beziehungsweise muß, oder ob es sich nicht vielmehr um die allgemeinere Aufgabe handelt, die der Industrierat sich gestellt hat, über die Sicherung regulärer Schiffahrtsverbindungen, gleichviel ob im Wege von Subventionsverträgen oder in anderer Art, vom Standpunkte der Bedürfnisse von Industrie und Handel ein Gutachten abzugeben, in welch letzterem Falle von einem Lloydvertrage vorweg überhaupt noch nicht die Rede wäre.

Da ist nun daran zu erinnern, daß in der ersten Sitzung des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehrs am 13. Jänner 1902 der ganze Komplex der Fragen des Seeverkehres in ungefähr sechs Punkten umschrieben worden ist, worunter als Punkt 5: „Revision des Lloydvertrages". Nach dem damals festgestellten Arbeitsprogramm ist die Enquête des Industrierates auf Grund eines umfassenden Fragebogens durchgeführt worden. Weder der Fragebogen noch die in Beantwortung desselben motivierten Wünsche in Bezug auf die erforderlichen Schiffahrtsverbindungen u. s. w. haben sich auf den Lloyd allein beschränkt, sondern die Fragen wie die Wünsche waren allgemein gehalten und erstreckten sich nicht bloß auf den Österreichischen Lloyd und seine Linien, sondern auch auf andere Routen und andere Schiffahrtsgesellschaften. Weiters resultierte für das Subkomitee in seiner heutigen Zusammensetzung als die von dem erstgebildeten Subkomitee übernommene Aufgabe zunächst die Behandlung der allgemeinen Frage nach Sicherung von Schiffahrtsverbindungen im allgemeinen, also ohne Rücksicht auf eine bestimmte Schiffahrtsgesellschaft, somit auch ohne Rücksicht auf den Österreichischen Lloyd. Als eine Spezialfrage schloß sich daran die der Revision des heutigen Lloydvertrages als des Komplexes jener Maßnahmen, welche nach den heutigen Verhältnissen die in Rede stehenden Schiffahrtsverbindungen regeln.

Dazu kam der in der letzten Plenarsitzung gestellte und dem Subkomitee zugewiesene besondere Antrag des Herrn Hofrates Ritter v. Vukovic, welcher

Digitized by Google

speziell die Sicherung der Schiffahrtsverbindungen durch Erneuerung des dermaligen Lloydvertrages ins Auge faßt. Hienach hat das Subkomitee von früher her die vom Herrn Referenten zutreffend skizzierte allgemeine Aufgabe, sich mit der Frage der Sicherung regulärer Schiffahrtsverbindungen auf diesem oder jenem Wege zu befassen und überdies die durch den Antrag Vukovic zugewiesene spezielle Frage zu behandeln, wie sich der Industrierat unter den tatsächlichen Verhältnissen in concreto zu der Frage der Erneuerung des Lloydvertrages stelle.

Eine zweite richtigstellende Bemerkung machen die Ausführungen und Wünsche des Herrn kaiserlichen Rates Schweiger bezüglich des weiteren Informationsmaterials erforderlich. Ich gebe mich allerdings keiner Täuschung darüber hin, daß, wenn ich Ihnen noch so viele Bände Materialien vorlegen würde, ich Ihnen doch noch immer nicht alles das geboten haben werde, was Sie vielleicht nötig haben oder doch mit sachlicher Berechtigung verlangen könnten, um gewisse konkrete Fragen zu beantworten, die hier in Betracht kommen.

Es ist nicht Lässigkeit, wenn Ihnen noch nicht die gesamten vom Bureau des Industrierates erhobenen und edierten Materialien, betreffend die regulären Post- und Schiffahrtslinien in den Seestaaten der zivilisierten Welt, und namentlich das als Führer durch diese Masse von Material dienende Resumé zu denselben vorgelegt werden konnten. Der erste Teil der mindestens drei sehr starke Bände bildenden Publikation wird in kurzer Zeit in Ihren Händen sein und auch einen Nachtrag zu dem bereits ausgegebenen und in Ihren Händen befindlichen zweiten Teil (mit den Gesetzen und Verträgen der Mittelmeerstaaten), welcher Nachtrag die in der letzten Zeit vereinbarten, interessanten neuen Verträge mit der „Puglia" enthält, wird bald folgen.

Sie werden daraus zu entnehmen vermögen, was in anderen Staaten für die Sicherung der Schiffahrtsverbindungen geschieht, was dort dafür aufgewendet wird, welche Bedingungen den Gesellschaften auferlegt sind, und in welchen Formen dies geschieht. Diese Formen sind so mannigfach, daß es zu weit führen würde, sie Ihnen heute hier darzustellen.

Sie werden aber aus diesem Material auch entnehmen können, daß alle die Momente, die heute hier hervorgehoben worden sind, tatsächlich in allen Staaten unter den gleichen Verhältnissen gelten, wo es sich um Sicherung regulärer Schiffahrtsverbindungen durch Verträge dieser Art handelt. Es gibt aber außer diesen auch Staaten mit staatlichen Seeschiffahrtslinien, wie es Staaten gibt, die überhaupt keine Subventionsverträge zu machen genötigt sind, da die Regularität der Schiffahrt schon durch die Bedeutung der Häfen gesichert wird; da kommen eben andere Verhältnisse in Betracht. Sie werden auf Grund dieses umfangreichen, ja man kann sagen vollständigen Materials nach allen Richtungen vergleichen und unterscheiden können, Sie werden daraus ersehen können, wie es ist, wie es sein und wie man es noch anders machen kann.

Was aber Herr kaiserlicher Rat Schweiger verlangt hat, geht über das hinaus, was ich zu bieten vermag. Ich spreche da nicht im Namen des Handelsministeriums, sondern lediglich vom Standpunkt des Bureaus des Industrierates, dem das Statut die Pflicht auferlegt, die vom Industrierate allenfalls geforderten Materialien nach Tunlichkeit zu beschaffen.

Ich bin aber persönlich der Meinung, daß auch das Handelsministerium kaum in der Lage wäre, alle diese Daten und Spezialkontos zu beschaffen, welche kaiserlicher Rat Schweiger verlangt, weil eine so weitgehende allgemeine Verpflichtung zur Vorlage der Bücher dem Lloyd wohl nicht zugemutet werden dürfte und weil überdies die Ermittlung dieser Daten eine Prüfung und ein Studium der Bücher auf Jahre zurück voraussetzen würde, welche meines Erachtens nicht nur eine sehr beträchtliche Zeit, sondern auch ein besonderes Personal erforderlich macht; ich kann mir kaum denken, daß das Handelsministerium im Rahmen seiner normalen Tätigkeit diese Bücherprüfung mit der erforderlichen Genauigkeit und Vollständigkeit durchzuführen vermöchte, selbst wenn dies nach dem Vertrage anginge und wenn das Handelsministerium auch sonst die Erfüllung des geäußerten Wunsches für möglich erachtete.

Ich will ja damit von meinem Standpunkte aus nicht sagen, daß ich mich nicht an die zuständigen Stellen des Handelsministeriums wenden, beziehungsweise versuchen will oder werde, das gewünschte Material zu beschaffen. Aber ich meine, daß es über das in dieser Beziehung Erreichbare hinausgehen dürfte, wenn Sie Personal- und Spesenkontos, Bau- und Betriebskontos u. s. w. separat berechnet und für jede Linie besondere Rentabilitätsberechnungen haben wollen.

Ich meine aber auch, daß diese Materialien für die Erstattung des in Rede stehenden Gutachtens nicht unumgänglich notwendig erscheinen und daß Sie ihr Votum im Gegenstande von dem Ergebnis dieser Berechnungen auch nicht abhängig machen können.

Die Linie nach Brasilien zum Beispiel ist beim Österreichischen Lloyd passiv, während die „Adria", welche dieselbe Linie befährt, sie mit Nutzen betreibt und alljährlich 14 bis 15 Prozent Zinsen zahlen konnte.

Es beweisen also die Rentabilitätsberechnungen nichts. Der dalmatinische Dienst des Lloyd ist passiv, die Ungaro-Kroata, welche in der Hauptsache auch den dalmatinischen Dienst pflegt, zahlt 10 Prozent oder darüber an Dividenden.

Ich führe das nicht etwa deshalb an, weil ich mich wehre, ihnen diese Daten zu beschaffen; ich werde es gewiß versuchen; ist es möglich, werden sie vorgelegt, ist es aber nicht möglich, so mögen Sie nicht

Digitized by Google

erwarten, daß es geschieht. Ich möchte Sie aber davon abhalten, anzunehmen, daß Sie ohne diese Daten überhaupt nicht in der Lage wären, ein gegründetes Votum in dieser Frage abzugeben.

Diese Daten beweisen nichts für das, was künftig geschaffen werden soll, und dienen höchstens zur kritischen Beurteilung des Bisherigen. Das ist aber, glaube ich, nicht die Aufgabe, die mit Bezug auf die Erneuerung des Lloydvertrages dem Subkomitee gestellt ist. Es hat ja nicht vor, dem Lloyd ein Sündenregister vorzuhalten, sondern es will eventuell das Verhältnis mit ihm auf einen längeren Zeitraum und auf geänderter Grundlage neu ordnen helfen. Daß Sie dabei auf diese und jene Erfahrungen zurückkommen, ist begreiflich, aber ich meine, daß die gewünschten mannigfachen Berechnungen zu nicht mehr als bloß kritischen Betrachtungen pro praeterito Material bieten könnten, kaum aber solches für die Zukunft, auf welche Ihre Erwägungen gerichtet sein sollen.

Es sollte hier auch nicht aus dem Auge gelassen werden, daß der Lloyd eine Geschichte hat, die sich im Reichsgesetzblatte abgespielt hat, und ich halte diese Geschichte nicht für irrelevant für Ihr Gutachten, eine Zusammenstellung der Verträge früherer Zeit soll ihnen darum auch vorgelegt werden. Es kommt ja bei jeder Unternehmung sehr auf die Kontinuität ihrer Entwicklung und der Verhältnisse an, unter denen sie zu wirken berufen ist. Ein Blick in diesen, ich möchte sagen staatlichen Teil der Lloydgeschichte wird Ihnen daher sicherlich manche Aufklärung geben.

Auf Grund der Ihnen so zugänglich gemachten Daten und Materialien werden Sie in der Lage sein, jene Umstände zu abstrahieren, die für Sie bestimmend sein mögen, bei dieser oder jener Frage des Lloydvertrages nach der oder jener Richtung Ihr Votum abzugeben.

Da ich aber schon über die für Ihr Gutachten im Gegenstande gesammelten Informationsmaterialien spreche, möchte ich noch etwas hinzufügen. Das Subkomitee hat seinerzeit mehrere einschlägige Referate vorgesehen, welche nicht sämtlich erstattet sind. Speziell mit dem Referate bezüglich der Tariffrage des Lloyd ist Herr Oberbaurat Günther bereits seit Jahr und Tag im Rückstande. Ich glaube ihn auch gar nicht einladen zu können, es abzuschließen und zu erstatten, weil es zum größten Teile, zum Beispiel im Levanteverkehr überholt ist; desgleichen ist der tarifarische Vergleich zwischen den überseeischen Routen über Triest und Hamburg zwischenweilig von der Südbahn ausgearbeitet worden. Man müßte also den Bericht über die Tariffrage auf völlig andere Grundlagen stellen, als sie zur Zeit der Vergebung des Referates gegeben waren. Es ist seinerzeit auch ein Bericht über das Itinerär, das heißt die Schiffahrtsverbindungen und die Anlaufhäfen vorgesehen worden, welcher ebenso wie der Bericht über Wünsche und Beschwerden in Bezug auf den Dienst noch nicht erstattet ist. Nach Maßgabe der Ergebnisse der seinerzeitigen Enquête über die Fragen des Seeverkehrs ist bislang nur die Konnossementfrage und die Frage des Triester Hafens erledigt; alle anderen Materien sind noch in Behandlung.

Ich glaube, daß es jetzt — wenn ich mir eine Meinung gestatten darf — hoch an der Zeit ist, daß das Subkomitee sich zu einem positiven Gutachten entschließe, weil ich der Ansicht bin, daß Industrie und Handel, welche die Wahrnehmung gewisser Wünsche und Interessen doch im Industrierate vermuten und suchen, sich zur Zeit, und zwar zu gehöriger Zeit, mit allen diesen Wünschen und Interessen zu melden hätten. Sie, meine Herren, haben diese Wünsche und Interessen ja nicht erst mühselig aus Büchern und Paragraphen kennen zu lernen oder herauszusuchen, sie haben ja auch nicht mit juristischer Spitzfindigkeit Ergänzungen und Abänderungen zu beantragen, sondern Sie können diese Wünsche aus dem vollen Leben, aus praktischen Erfahrungen und einer langen Reihe von Wahrnehmungen schöpfen.

Dazu bedürfen Sie kaum mehr eines Materials, welches erst zu beschaffen wäre, und ich glaube, daß ich die Situation richtig verstehe, wenn ich darauf aufmerksam mache, daß es an der Zeit wäre, über das Stadium des Studiums, sowie der schönen und klugen Reden hinauszukommen und mit bestimmten Vorschlägen hervorzutreten. Sie können nicht erwarten, daß die Zeit vor Ihrer Tagesordnung stille steht, und wenn wir in dem Tempo, in welchem speziell die Lloydfrage in diesem Kreise bisher behandelt wurde, weiter schreiten, werden wir das Jahr 1906 sehr leicht verpaßt haben. Ich würde darum angelegentlich empfehlen, daß im Subkomitee endlich an die Erstattung des Referates und die Erörterung bestimmter Vorschläge geschritten würde; es mag dabei in konkreter Form das eine oder andere Mal dies oder jenes Material noch gewünscht und allenfalls auch beschafft werden, aber Sie mögen Ihre meritorischen Beratungen und die Abgabe Ihres sachlichen Gutachtens endlich nicht mehr von Vorfragen und der Beschaffung weiterer Materialien und weitläufiger Informationen abhängig machen, die ich Ihnen im vorhinein nicht sicher oder kaum in Aussicht stellen kann.

Mitglied Kommerzialrat **Singer:** Ich möchte ersuchen, daß sich die Herren Redner konkreter äußern würden: Soll man sich für die Sicherung regelmäßiger Schiffsverbindungen lediglich durch einen Subventionsvertrag aussprechen?

Die zweite Frage ist: Soll man sich auf Verhandlungen mit dem Lloyd beschränken?

Die dritte Frage wäre: Soll man für das Gutachten über eine den Bedürfnissen unseres

Digitized by Google

Exports entsprechende Organisation des Seeverkehrs noch weiteres Material sammeln oder genügt die heutige Debatte und die Gutachten, welches uns in dem Bande über den Seeverkehr bereits zugekommen sind?

Soll das Tarifreferat für den jetzigen Lloydvertrag noch erstattet werden?

Welches Material soll Ihnen noch zugehen außer dem Lloydmemorandum und den Rentabilitätstabellen der einzelnen Linien?

Auch möchte ich mit Rücksicht auf die Bedenken des Herrn Sektionsrates Dr. Karmiński und eine gewisse Zurückhaltung des Handelsministeriums an den Herrn Vorstand des Schiffahrtsdepartements die Frage richten, ob es ihm erwünscht ist, daß wir ein Gutachten abgeben oder unsere Wünsche zusammenfassen, bevor die Verhandlungen mit dem Lloyd begonnen haben. Der Lloyd, der Verfrachter, hat der Regierung ein geheimes Memorandum überreicht. Aber das Memorandum der Befrachter liegt noch nicht vor, und es handelt sich darum, ob dieses jetzt erstattet werden soll, damit die Regierung das Memorandum der Verfrachter und das der Befrachter vor sich hat, oder sollen wir warten, bis der Lloydvertrag zu stande gekommen ist und dann Stellung nehmen.

Ministerialrat **Delles**: Ich möchte mir nur die Bemerkung erlauben, daß es mir sehr angenehm wäre, wenn das Memorandum der Befrachter sobald als möglich erstattet würde, damit es als Gegenmemorandum zu dem Memorandum des Lloyd behandelt werden kann.

Mitglied **Economo**: Ich glaube, im Prinzipe sind wir, soviel aus den Reden entnommen werden konnte, alle einig. Die Haupttendenz des Subkomitees, welche schon bei verschiedenen Sitzungen zu Tage getreten ist, war bisher die, der freien Konkurrenz so viel Luft als möglich zu lassen. Bei den Verhandlungen, welche wir über die Unterstützung der freien Marine gepflogen haben, ist die Frage aufgetaucht, welche Stellung dem Lloyd gegenüber eingenommen werden solle und wie künftig der Lloydvertrag zu lauten habe, ob man dem Lloyd gewisse Linien, welche er heute bereits inne hat, weiter belassen solle, ob man die freie Handelsmarine von diesen ausschließen und ob man dem Lloyd die Erlaubnis gewähren solle, in Zukunft alle möglichen neuen Linien den heutigen Linien anzuschließen und die freie Konkurrenz davon auszuschalten.

Ich glaube, wir sind gewiß alle der Meinung, daß es das einzig richtige ist, die freie Konkurrenz überall zuzulassen. Andrerseits hat Herr Dr. Kolischer sehr richtig erwähnt, daß gewisse Linien des Lloyd schlechte Resultate aufweisen, während dieselben Linien, von Schiffahrtsgesellschaften andrer Staaten befahren, gewinnbringend sind. Der Grund kann darin liegen, daß die Schiffahrtsgesellschaft des Lloyd gewisse Fehler begeht oder darin, daß unser Produktionsgebiet nicht genügend Waren zur Verfrachtung liefert. Wir sehen, daß gewisse Linien, wie zum Beispiel die brasilianische, für den Lloyd vollständig unfruchtbar sind, andere, wie die dalmatinische, an gewissen alten Fehlern kranken. Da wäre es nun günstig, wenn Änderungen vorgenommen würden und es schweben bereits Unterhandlungen mit der Regierung. Gewisse Linien sollten also vom Lloyd aufgelassen werden und auch andere Gesellschaften sollten sich darum bewerben und daran beteiligen dürfen.

Wir müssen aber berücksichtigen, daß der Lloyd uns bis heute volkswirtschaftlich große Dienste geleistet hat, daß er dem österreichischen Handel sehr zu statten gekommen ist und den österreichischen Export sehr gehoben hat und das Ansehen unserer Monarchie im Auslande als Handelsstaat ist teilweise dem Lloyd zu verdanken. Mit dem Lloyd in erster Linie soll also wieder ein Vertrag abgeschlossen werden!

Der Hauptfehler des Lloyd liegt darin, daß die Gesellschaft nicht vom Anfang an mit einem großen, festen Programm gegründet worden ist, was aber natürlich war, weil damals die ganze volkswirtschaftliche Lage nicht danach angetan war. Der Lloyd war zuerst eine kleine Gesellschaft und es wurde immer angestückelt bis zum heutigen Umfang. Infolgedessen ist der ganze Organismus sehr verwickelt und kompliziert und kostspielig, viel mehr als bei neuen Gesellschaften, welche sofort alle Momente in Berücksichtigung ziehen und nicht alte Einrichtungen mitschleppen müssen. Ferner sind in der allzu bureaukratischen Verwaltung und Leitung des Lloyd gewisse Fehler gelegen, aber alle diese Fehler, glaube ich, können mit gutem Willen wieder gutgemacht werden. Wenn also alle Wünsche der verschiedenen interessierten Kreise — die Gutachten der Handelskammern haben noch zu erfolgen — eingelangt sein werden, dann kann ja ganz genau festgestellt werden: Was kann der Lloyd von diesen Wünschen effektiv erfüllen und was wäre andern Gesellschaften zu überlassen. Meiner Meinung nach wäre also dem Antrage Escher beizupflichten, welcher in erster Linie sehen will, daß alles mögliche unternommen werde, damit mit dem Lloyd ein Vertrag abgeschlossen und damit der Lloyd saniert werde und nur im Falle, als mit dem Lloyd über gewisse Punkte kein Übereinkommen getroffen werden könnte, sollte man auf andere Gesellschaften übergehen.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger**: Wenn die Befrachter einfach ein Memorandum abgeben sollen, welches ihre Wünsche enthält, so habe ich darauf zu sagen, daß dies bereits geschehen, daß diese Aufgabe vollendet ist. Es existiert ja ein Band

Digitized by Google

Wünsche und Beschwerden in Beantwortung des Fragebogens. Dem ist gar nichts hinzuzufügen. Über den zweiten Wunsch, den die Befrachter haben — die Tarife — wurde soeben gesprochen. Wenn also die Regierung unsere Aufgabe in diesen Kreis einengt, haben wir diese Aufgabe bereits zum Teile gelöst, diesen Band der Regierung übergeben, dem dann die Tarifarbeit noch folgt.

Der Herr Sektionsrat hat auch gemeint, der Lloyd habe keine Verpflichtung, uns zu geben, was wir fordern. Trotzdem er der Verfasser dieser drei Bände ist, und sie wohl am besten kennt, erlaube ich mir, ihm den Artikel 29 vorzulesen: Das k. k. Handelsministerium übt die Kontrolle über die gesamte Geschäftsgebarung der Gesellschaft aus . . . . . u. s. w. Dasselbe ist berechtigt, die Geschäftsgebarung des Lloyd zu prüfen und Einsicht in dessen Geschäftsbücher nehmen zu lassen, die notwendigen Aufklärungen und Nachweisungen abzuverlangen u. s. w. In einem anderen Paragraphen ist gesagt, daß über jede einzelne Fahrt Rentabilitätsberechnungen gemacht werden müssen. Als vernünftiger Mensch habe ich selbstverständlich nur verlangt, was ich zu verlangen berechtigt bin.

Ich habe folgende Anträge zu stellen, die in fünf Punkte zusammengefaßt sind, und über die abstimmen zu lassen ich höflichst bitte:

Es wäre vorzulegen beziehungsweise bekanntzugeben:

1. Eine detaillierte Bilanz, insbesondere Personal- und Spesenkontos auf Basis des Artikels 29.

2. Rentabilitätsberechnungen jedes einzelnen Dienstes.

Warum ich diese absolut brauche? Möglicherweise sind einzelne Dienste so kostspielig und für die Industrie nutzlos, daß die Industrie sagt: Anstatt daß wir dem Staate so große Opfer auferlegen, verzichten wir auf diesen Dienst.

3. Mitwirkung der Marine und Post durch Delegierte.

4. Memorandum des Lloyd, verbatim.

5. Intentionen der Regierung in Bezug auf die freie Marine. Denn wir müssen doch auch ermessen können, inwieweit wir uns auf die freie Marine verlassen können, wieweit eine neue, staatlich subventionierte Konkurrenz entsteht.

Solange wir diese Umstände nicht kennen, können wir über die Verhältnisse nur im allgemeinen sprechen; reflektieren Sie aber darauf, daß wir als erfahrene Menschen, die vielleicht bedeutend größere Erfahrungen haben als manche Beamte, Ihnen helfen sollen, dann müssen wir die Details kennen. Geben Sie sie uns nicht, so haben Sie uns eine große Arbeit erspart und ich danke Ihnen dafür.

Sektionsrat Dr. **Karminski**: Es bedarf keiner Versicherung, daß mir die vom Herrn kaiserlichen Rat Schweiger angeführten Vertragsbestimmungen wohlbekannt sind. Ich muß es aber gleichwohl als eine offene Frage bezeichnen, ob die angegebenen Bestimmungen darüber hinausgehen, daß der Regierung eine Kontrolle rücksichtlich der subventionierten Linien zusteht, oder ob auf Grund derselben die Gebarung des Lloyd auch rücksichtlich aller nicht subventionierten Betriebe oder mit dem Subventionsvertrage nicht in Zusammenhang stehenden Dienst- und Betriebszweige der staatlichen Kontrolle unterworfen werden kann. In Betreff des Arsenals zum Beispiel besteht kein Vertrag und es fehlt da wohl die Handhabe, für diesen Betriebszweig die Vorlage der Bücher, Betriebs- oder Spesenkonti zu verlangen.

Aber selbst wenn man all das beschaffen wollte, so würden wir jedenfalls so viel Zeit brauchen, daß Herr kaiserlicher Rat Schweiger bei seinem Gutachten über die Erneuerung des Lloydvertrages darauf wohl nicht wird warten können. Ich will es gewiß nicht unterlassen, im geeigneten Wege zu versuchen, inwieweit die Beschaffung dieser Daten möglich ist, ich bin nur nicht in der Lage, sie bestimmt zuzusagen, um so mehr als ich der Meinung bin, daß dieselben dem Handelsministerium nicht vorliegen, also auch vom Handelsministerium nicht mitgeteilt werden könnten und daß andrerseits eine Aufforderung an den Lloyd, dieselben vorzulegen, vielleicht ohne den gewünschten Erfolg sein wird; ich bin aber auch, und ich möchte dies wiederholen, der Meinung, daß das Subkomitee auf die Beschaffung dieser Daten nicht zu warten brauche und nicht erst warten sollte.

Was den Wunsch auf Vorlage des von der Lloydverwaltung der Regierung in Angelegenheit einer allfälligen Vertragserneuerung überreichten Memorandums betrifft, von dem in den Blättern die Rede ist, so hat es mich einigermaßen befremdet, daß dieser Wunsch formell ausgesprochen wird. Herr kaiserlicher Rat Schweiger kann ja nicht erwarten, daß man irgend eine Korrespondenz über Dinge vorlege, die sich im Zuge der Verhandlungen befinden. Der Lloyd ist doch füglich ein Vertragsteil, dessen Anbote nicht ohne seine Zustimmung irgendwie veröffentlicht werden können. Über das Memorandum des Lloyd kann darum in diesem Stadium die Regierung allein nicht verfügen und ich glaube den Herren nicht in Aussicht stellen zu können, daß das Handelsministerium, beziehungsweise die Regierung in der Lage sein wird, darüber in dem gewünschten Sinne zu disponieren; ob andrerseits der Lloyd zustimmen wird, daß Ihnen seine Karten gezeigt werden, ist eine Frage, deren Beantwortung keinesfalls feststeht. Es ist darum sehr schwer, dem geehrten Subkomitee in dieser Beziehung irgend etwas in Aussicht zu stellen und ich kann nur sagen, daß ich die Äußerung dieses Wunsches zuständigen Orts zur Kenntnis bringen werde; ich bitte aber nicht überrascht zu sein, wenn demselben

nicht willfahrt wird. Es ist ja ein Gebot der Courtoisie zwischen Kontrahenten und in der Natur jeder Vertragsverhandlung gelegen, daß man die Geschäftsgeheimnisse des andern nicht mitteilt.

Es ist ferner verlangt worden, die Regierung möge ihre Beschlüsse in Bezug auf die Subventionierung der freien Schiffahrt bekanntgeben, weil diese ein integrierender Teil jener Materien seien, die mit der Frage der regulären Schiffahrtsverbindungen in Beziehung stehen. Ich will nicht bestreiten, daß dieser Zusammenhang zwischen der Sicherung regulärer Schiffahrtslinien und dem allgemeinen Marinesubventionsgesetze bestehe, ich will auch diesem Wunsche an gehöriger Stelle Ausdruck geben, aber ich möchte nur meinen, daß die Herren gegebenenfalls auch daraus keine entscheidende Richtschnur für das Gutachten über einen Subventionsvertrag werden erlangen können.

Wir erleben gerade jetzt — und in dem demnächst in ihre Hände gelangenden ersten Teile der Publikation über Gesetze und Verträge, betreffend überseeische Post- und Schiffahrtslinien in den Seestaaten der Erde, werden Sie die vollständige Korrespondenz finden — „verbatim“ wie Herr kaiserlicher Rat Schweiger wünscht — über einen in diesem Belange sehr lehrreichen Fall. Australien hat sich von der Peninsular and Oriental Company, beziehungsweise von der bezüglichen Schiffahrtspolitik des Mutterlandes losgemacht; der australische Staatenbund geht hierin hinkünftig seine eigenen Wege. Nachdem die P. & O. nicht in der Lage war, sich der Verpflichtung des australischen Gesetzes zu fügen, wonach die Verwendung nicht weißer Arbeiter ausgeschlossen ist, hat Australien auf die Erneuerung des 1905 ablaufenden Vertrages mit der P. & O. nicht reflektiert. Die australische Regierung hat eine Konkurrenz ausgeschrieben, für welche sozusagen die ganze Welt — europäische, wie amerikanische und australische Schiffahrtsgesellschaften — in Betracht kam, um den Post- und Schiffahrtsdienst auf den Linien sicherzustellen, welche die P. & O. zwischen Australien und Europa besorgt, namentlich die Linien zwischen Australien und dem Vereinigten Königreiche. Die auf mehrere Monate hinaus erfolgte Ausschreibung dieser Schiffahrtslinien endete am 21. März d. J., und zwar ohne positives Ergebnis. Die Regierung hat bis heute keinen Vertrag. Die P. & O. hat sich überhaupt nicht gemeldet; von den seitens dreier Gesellschaften gemachten Anboten kommen zwei vorneweg gar nicht in Betracht, und auch das dritte enthält Forderungen, die keine Aussicht auf das Zustandekommen eines Vertragsverhältnisses eröffnen; die australische Regierung hat für den so wichtigen Verkehr zwischen Australien und England, wenn nicht etwa in letzter Minute irgend ein Arrangement getroffen wird, keinen Vertrag und ist in Bezug auf die Sicherung der Postverbindungen lediglich darauf angewiesen, den überseeischen Postdienst zwischen Australien und Europa fallweise nach Maßgabe der Bestimmungen des Weltpostvertrages und der vorgesehenen Vergütungen nach dem Umfange der beförderten Post (Poundage rate) zu versehen; das ist allerdings billiger, aber die Sicherheit regulärer Verbindungen und deren kommerzielle Bedeutung, die Kontrolle der Regierung und deren schiffahrtspolitische Ingerenz sind dahin.

Ich führe dies nur an, um darauf hinzuweisen, daß, wenn Sie selbst das neue Marinesubventionsgesetz mit der Möglichkeit, gewisse Dienste auf Grund desselben auszuschreiben, vor sich hätten, Sie sich nicht von vornherein der Hoffnung werden hingeben können, für jede bisherige Schiffahrtsverbindung so leicht neu sich bildende andere Gesellschaften als Offerenten zu erhalten. Jeder derart verzweigte Dienst erfordert naturgemäß eine vieljährige Anpassung, Voraussetzungen, die weder mit dem Faktum einer öffentlichen Konkurrenzausschreibung, noch von einem Jahre zum anderen aus nichts geschaffen werden können.

Dem Wunsche, Ihnen die Grundsätze dieses Marinesubventionsgesetzes bekanntzugeben, werde ich an zuständiger Stelle gewiß Ausdruck verleihen, aber ich meine, daß Sie auch davon nicht das Gutachten werden abhängig machen dürfen. Die Bestimmungen eines neuen Marinesubventionsgesetzes könnten Ihnen höchstens die Handhabe bieten, zu empfehlen, daß die Besorgung der in Betracht kommenden Linien nach Maßgabe der bezüglichen Bestimmungen des neuen Gesetzes im Wege der öffentlichen Konkurrenz gesichert werden, aber ob Sie damit zurecht kommen, das möchte ich im Hinblicke auf das interessante australische Beispiel noch dahingestellt sein lassen. In jedem Falle kann auch der Wunsch nach Kenntnis der Grundsätze des neuen Marinesubventionsgesetzes meines Erachtens nicht als eine Suspensivbedingung für die endliche meritale Behandlung des Gegenstandes gelten.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Ritter v. **Kink**: Die Aufgabe des Industrierates kann unbedingt nur sein, alle Fragen, die hier vorkommen, ich möchte sagen fast ausschließlich vom Gesichtspunkte des industriellen Interesses zu beurteilen. Wir müssen dasselbe zum Ausdruck bringen, selbst auf die Gefahr hin, daß unsere Wünsche nicht vollkommen Erfüllung finden, aber wir müssen klar hinstellen: das braucht die Industrie, das wünscht sie, das soll sie haben, so weit es möglich ist. Nun ist es wohl ganz außer Zweifel, daß die österreichische Industrie sehr exportfähig ist. Ich habe die Überzeugung, daß die Exportfähigkeit so mancher österreichischen Industrie in viel höherem Grade tatsächlich besteht, als selbst die betreffende Industrie weiß. *(Zustimmung.)* Ich glaube, daß, wenn die Wege geebnet und die betreffenden Industrien auf die richtigen Bahnen geleitet werden, der Export österreichischer Fabrikate wirklich einen viel größeren, einen überraschend größeren Aufschwung nehmen könnte, als es heute der Fall ist.

Digitized by Google

Wir brauchen also unbedingt gute Schiffahrtsverbindungen nach möglichst vielen aufnahmsfähigen Ländern, eine rasche Expedition, billige Tarife, Förderung des Exportes auch durch die Eisenbahnvorfracht ꝛc. ꝛc. Nun müssen wir uns die Frage stellen: Ist der Lloyd bisher in der Lage gewesen, diesem Bedürfnis der Industrie vollkommen oder teilweise Rechnung zu tragen? Ich glaube, Sie sind alle der Meinung, daß von einem vollkommenen Rechnungtragen in dieser Richtung absolut keine Rede gewesen sein kann. Ebenso werden Sie aber auch wahrscheinlich alle gerne zugeben, daß der Lloyd tatsächlich große Verdienste sich erworben hat und tatsächlich ein gut Teil zum Aufschwunge der österreichischen Industrie auf dem Weltmarkt beigetragen hat.

Nun kommt die Frage der Sanierung. Diese kann von unserem Gesichtspunkt niemals Endzweck oder Selbstzweck sein, sondern ist immer eine interne Angelegenheit der betreffenden Aktiengesellschaft. Für uns kann sie nur aufgefaßt werden als Mittel zum Zweck, respektive dient es unseren Interessen, wenn die Gesellschaft saniert wird, so werden wir auch für die Sanierung Opfer zu bringen vorschlagen; dient es unseren Interessen nicht, so werden wir uns in dieser Richtung ablehnend verhalten.

Nun bin ich der Meinung, wir müssen doch allgemeine Grundsätze aussprechen und trachten, aus der bisherigen Erfahrung zu lernen. Ich bin der Meinung, daß die Erfahrung uns den evidenten Beweis gebracht hat, daß der Weg, der bis jetzt gegangen wurde, nicht der richtige war, weder für den Lloyd, noch für die österreichische Industrie. Man hat wiederholt Verträge mit dem Lloyd gemacht und in dem Momente, wo sie gemacht worden sind, waren wenigstens die dem Lloyd nahestehenden Kreise der Meinung: jetzt ist er saniert, die Sache ist in Ordnung. Die ersten paar Jahre hat es auch diesen Anschein gehabt, daß jetzt alles in schönster Ordnung ist. Aber nach Verlauf einiger Jahre sind immer wieder verschiedene Übelstände zu Tage getreten, und wenn die zehn Jahre nahezu um waren, hat es sich immer gezeigt: die Sache ist eigentlich schlecht, es geht nicht, es ist eine neue Krise da, eine neue Sanierung unbedingt notwendig. Ich ziehe daraus den Schluß, daß diese Form, durch die man dem Lloyd eine Art Monopolstellung gewissermaßen in allen Relationen eingeräumt hat, nicht die richtige für den Lloyd war, denn es hat sich gezeigt, er kommt immer wieder in die Sackgasse und muß immer wieder von zehn zu zehn Jahren mit neuen Sanierungspetitionen herantreten.

Dieser Weg war also nicht der richtige. Ich glaube, der Industrierat soll sich ganz ernstlich damit befassen, ob es nicht möglich ist, eine konkrete Unterlage für eine Teilung des Verkehrs zu schaffen. Ich glaube, wir sollen den Lloyd sanieren, denn wir brauchen den Lloyd. Wir können nicht sagen, wir wollen ganz reinen Tisch machen, aber es wird sich vielleicht die Tätigkeit des Lloyd einschränken lassen auf gewisse Gebiete, wo er sehr leistungsfähig ist und verdienstlich wirken kann, während es andrerseits unbedingt notwendig erscheint, auch neue Elemente heranzuziehen, welche ihre Kunst zeigen können und uns nach Ablauf von zehn Jahren nicht wieder in die Notlage bringen, in der wir uns heute befinden. Wir haben heute nur den Lloyd, mit dem geht es aber nicht; wir sanieren ihn auf ein paar Jahre und dann werden wir wieder dieselbe Geschichte haben.

Wir müssen trachten — ich will das Wort Konkurrenz nicht aussprechen, denn ich glaube nicht, daß eine erdrückende Konkurrenz gemacht werden soll, denn sonst würden wir auf der einen Seite Subventionen geben und sie auf der anderen Seite wieder nehmen — aber wir müssen trachten, eine Teilung des Verkehres durchzuführen. Man könnte sagen, die Gesellschaft hat sich bereits bewährt, man wird ihr einiges zuweisen können. In dieser Richtung, glaube ich, müßte sich die Arbeit des Industrierates bewegen. Daß Subventionsverträge gemacht werden müssen, ist evident; denn wir können von der Schiffahrt nicht verlangen, daß sie ohne irgend welche staatliche Unterstützung in der Lage sein soll, einen Kampf mit den großen Gesellschaften, die teilweise übermächtig und rücksichtslos sind, bis ans Ende durchzuführen. Da muß der Staat eintreten und subventionieren. Aber, ich glaube, er sollte nicht nur *eine* Gesellschaft subventionieren, nicht alles monopolisieren, sondern wirklich trachten, im wohlverstandenen Interesse der endlichen Sanierung des Lloyd die Dinge zu teilen, dem Lloyd zu geben, was des Lloyds ist, den andern aber, was die andern besser können, und auf diesem Wege wird die heimische Industrie am meisten Förderung erfahren.

Was das Material anbelangt, so bin ich der Meinung, daß wir außerordentlich viel Material haben, und wenn wir noch viel bekommen, werden wir, glaube ich, gar nicht in der Lage sein, das riesige Material zu verdauen, wie es eigentlich erforderlich ist. Ich für meine Person erkläre schon jetzt, daß ich es nicht im stande wäre. Gibt es denn nicht heimische Schiffahrtsunternehmungen, die heute schon für gewisse Relationen eine gewisse Kraft aus sich heraus gezeigt haben und die eine gewisse Förderung zu erfahren hätten? In diesem Sinne uns Mitteilung zu machen, möchte ich bitten; denn wenn wir nur auf den Lloyd angewiesen sind, ist es schade, über die ganze Sache zu sprechen, dann haben wir eine vollkommen gebundene Marschroute. Ich tadle es deshalb, daß es in dem Antrage heißt: *Die* Erneuerung des Lloydvertrages. Dieses „Die" läßt darauf schließen, daß wir keine Aussicht haben, anders vorgehen zu können. Wir müssen immer im selben Rahmen wie bisher mit dem Lloyd vorgehen. Ich glaube aber, das liegt heute nicht im Interesse des Lloyd und nicht im Interesse der Allgemeinheit. Man muß also auf eine

Digitized by Google

Teilung hinarbeiten, aber dabei die Sanierung des Lloyd ins Auge fassen.

Sektionsrat Dr. **Karmiński**: Wenn ich den Herrn Vorredner recht verstanden habe, so möchte er empfehlen, für die bisher vom Lloyd unterhaltenen Schiffahrtslinien vorneweg und unbedingt noch andere Unternehmungen heranzuziehen und den Verkehr zwischen diesen Unternehmungen zu teilen.

Nun bestehen in Österreich außer dem Lloyd gewiß noch einige größere Rhedereien. Alle diese beziehen Subventionen auf Grund des Marinesubventionsgesetzes. In einem gewissen besonderen Subventionsverhältnisse zum Staate steht vielleicht die vormalige Austro-Amerikana rücksichtlich der mexikanischen Linie, worüber im ersten Teil der mehrberufenen Publikation über die Post- und Schiffahrtslinien Mitteilung gemacht ist. Man darf aber nicht übersehen — und dies fällt sehr stark ins Gewicht — daß die Schiffe aller dieser Rhedereien, welche für die Sicherung des fraglichen überseeischen Schiffahrtsdienstes in Betracht kommen, nicht so eingerichtet sind, wie dies für die Lloydlinien gegenwärtig gefordert und erfüllt wird, daß diese Schiffe in der Überzahl der Fälle selbst nach den heutigen Verhältnissen weder für den Passagier-, noch auch für den Postverkehr geeignet wären. Der Lloyd hat eben Schiffe höherer Klasse, höherer Geschwindigkeit und größerer Bequemlichkeit als alle andern Schiffahrtsgesellschaften in Österreich.

Wenn Sie heute mit irgend einer Gesellschaft einen Vertrag schließen wollen, müssen Sie sich für eine gewisse Zeit jedenfalls mit Schiffen minderer Güte begnügen, was ein durchaus nicht erwünschter und auch nicht unbedenklicher Rückschritt gegenüber dem heutigen Zustande wäre. Es kommen also diese andern Gesellschaften für die Bedienung des Verkehrs für nahe Zeit vorerst nicht in dem gleichen Maße in Betracht, sondern man müßte solche Gesellschaften, denen man gewisse neue Linien zur Bedienung übertragen will, erst veranlassen, eine für diese Linien entsprechende, dem heutigen Lloyddienste adäquate Flotte einzustellen.

Es ist ja richtig, daß eine Reihe von Schiffahrtsdiensten, die im Lloydvertrage vom Jahre 1891 nicht vorgesehen waren, ohne Heranziehung irgend einer andern Unternehmung zur Bewerbung tatsächlich ohneweiters dem Lloyd zugewiesen worden sind, wie zum Beispiel die Ostafrikalinie. Gewiß wäre es nicht unzweckmäßig gewesen, die Ostafrikalinie einer andern Unternehmung als gerade dem Lloyd zu übertragen und es wäre dies ohne Frage auch geschehen, wenn eine andere genau ebenso leistungsfähige Gesellschaft mit gleicher Ausrüstung wie der Lloyd vorhanden gewesen wäre, zumal dies vielleicht für den Lloyd selbst förderlicher gewesen wäre; hat ihm doch diese neue Linie nur eine neue verwundbare Stelle gebracht, indem er sich infolge der Aktivierung derselben den Gefahren einer Konkurrenzierung in Indien ausgesetzt und sich so selbst an einer weiteren Stelle verwundbar gemacht hat. Es war also, scheint mir, der Zwang der tatsächlichen Verhältnisse, welcher in allen diesen Fällen bisher lediglich auf den Lloyd greifen ließ, zumal von den anderen Gesellschaften in Österreich in kurzer Zeit keine in der Lage gewesen wäre, sich eine Flotte zu schaffen, welche für den Verkehr nötig gewesen wäre, um mit dem Lloyd in Konkurrenz zu treten.

Sicherlich ist diese Frage hier ernst zu erwägen, aber man darf sich nicht verhehlen, daß gerade nach den Erfahrungen der letzten Jahre keine andere österreichische Schiffahrtsgesellschaft hervorgetreten ist, die dem Lloyd gegenüber sofort als gleichwertig hätte in Betracht kommen können; freilich kann auch eine kleine Gesellschaft mit der Zeit groß werden, allein das würde den Staat nicht nur längere Zeit, sondern vielleicht auch mehr Geld kosten.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer**: Ich bin vollkommen entgegengesetzter Ansicht wie der Herr Sektionsrat, und es ist ein eigentümliches Spiel des Zufalls, daß ich gerade jetzt zum Worte komme. Sowohl Herr v. Kink als auch ich haben die allgemeine Anregung gegeben, daß man den Verkehr teilen soll, und daß auch mit andern, mit mehreren Lloyds in Zukunft zu verhandeln wäre. Nun kommt der Herr Sektionsrat und sagt: Ja, meine lieben Kinder, das ist ja nicht möglich! Die haben ja keine Schiffe, da könnt ihr nicht so bequem fahren. Daraus folgt, wenn das richtig wäre, was der Herr Sektionsrat gesagt hat, daß wir nachstehenden Beschluß fassen müssen: Alles, was wir hier besprechen, ist unrichtig. Wir haben keine Wahl und können nur mit dem Lloyd das Geschäft machen, nur werden wir einmal untersuchen, welche Änderungen wichtiger oder unwichtiger Natur wir beim Lloyd vornehmen sollen. Gesetzt nun, daß dem so wäre, und der Lloyd geht auf die Propositionen der Staatsverwaltung nicht ein, oder er stellt Bedingungen, die unerfüllbar sind, so heißt das, Österreichs Flagge und Österreichs Seetüchtigkeit und Österreichs Seeverkehr der Zukunft ist an die Firma mit den Bilanzen, die Herr Singer hier besprochen hat, gebunden und gefesselt.

Das ist aber nicht so. Ich spreche nicht mehr durch die Blume, jetzt werde ich schon ganz klar sprechen. Wenn ich an der Spitze der Regierung stünde und nicht mit dem Lloyd Verbindungen hätte, dann würde ich heute einen Konkurs in der Welt ausschreiben und sagen: Ich will das und das Geld jährlich hergeben und dieses Geld gebe ich für die asiatische, amerikanische Linie, für den Lokalverkehr mit Dalmatien, den Mittelmeerverkehr und die Levantelinie.

Glauben Sie nicht, daß binnen drei Monaten der Regierung 28 Offerte vorliegen würden und glauben Sie nicht, daß sie günstiger wären wie die

Digitized by Google

Offerte des Lloyd, daß der Lloyd durch diese Konkursausschreibung in seinen Ansprüchen heruntergedrückt würde?

Daraus folgt, daß die Formulierung richtig ist, daß man sagt: Wir haben die Bereitwilligkeit, mit dem Lloyd zu unterhandeln, aber wir haben nicht die Notwendigkeit, mit dem Lloyd zu unterhandeln. Und ich stelle mich da auf den ganz entgegengesetzten Standpunkt wie der Herr Sektionsrat Dr. Karmiński, nämlich auf den Standpunkt:

1. Der gegenwärtige Lloydverkehr, wenn überhaupt mit dem Lloyd ein Übereinkommen abgeschlossen werden soll, muß geteilt werden, das heißt, es muß ihm — wir wissen noch nicht was — etwas von dem derzeitigen Verkehr abgenommen werden.

2. Es ist die Frage, ob man nicht, wenn der Lloyd sich nicht als leistungsfähig erweist und Bedingungen stellt, welche unseren Ansprüchen nicht entsprechen, mit dem Lloyd brechen soll.

Und wenn diese Formulierung erfolgt, würden die Lloydaktien kein Sechserl wert sein. Seine Aktien sind heute nicht fünfzehn Kreuzer wert und wenn er morgen ohne Subventionsvertrag liquidiert, werden sie nicht ein Sechserl wert sein. Seine Position ist also außerordentlich schwach und die der Regierung außerordentlich stark. Die Regierung ist kein Wucherer, sie würde ihm nicht das Messer an die Kehle setzen, sondern coulant vorgehen. Aber zu sagen, das wir nur mit dem Lloyd übereinkommen können, daß nur der Lloyd halbwegs brauchbare Schiffe hat, das würde heißen, daß man binnen einem oder anderthalb Jahren überhaupt keine Schiffe auf der Welt bauen kann. Wenn Sie Geld haben, können Sie in eineinhalb Jahren doppelt soviel Schiffe bauen, wie der Lloyd hat, Schiffe, die 13 Seemeilen fahren *(Sektionsrat Dr. Karmiński: Das bedeutet heute keine sehr große Geschwindigkeit.)* — ich nenne ja nur eine Ziffer, übrigens die Lloydschiffe fahren nicht einmal soviel — Schiffe, die den höchsten Atmosphärendruck aushalten. Meine Ansicht ist, die Sache muß klargelegt werden. Ich habe nur das Wort ergriffen, um zu eliminieren, daß man sagt, wir müssen mit dem Lloyd übereinkommen.

Wir haben aber darüber vergessen, daß der Antrag Vuković dahin geht, auch die Arsenalfrage anzuschneiden und ich bitte, uns und die Herren Kollegen zu entschuldigen, daß wir diese Frage nicht erörtert haben, es ist aber keine primäre, sondern eine sekundäre Frage. Zuerst muß ich wissen, ob ich mich mit dem großen Gebiete des Weltverkehrs an den Lloyd anlehne und dann kann ich zu Ihrer Frage Stellung nehmen.

Nachdem ich die erste Frage noch nicht beantwortet habe, kann ich noch nicht zu Ihrer Frage Stellung nehmen. Aber nachdem die Frage einmal angeschnitten ist, erkläre ich Ihnen wieder klipp und klar, daß ich gegen Ihren Antrag stimmen werde. Mich geht es gar nichts an, was der Lloyd mit seinem Arsenal macht. Mich geht es gar nichts an, ob der Lloyd das Arsenal weiter betreiben wird oder nicht und ich kann auch nicht auf dem Standpunkte stehen, daß ich eine Industrie — das Arsenal ist nichts anders als eine Industrie — zu betreiben einem Ausländer von Staats wegen verbieten soll. Wenn der Lloyd sich sanieren kann und wenn das ein Geschäft ist, werden auch Inländer sich dazu melden. Wenn es aber nicht der Fall ist und wenn wir wirklich nicht verstehen, ein Arsenal zu betreiben, dann wollen wir lieber, daß es von einem Ausländer in Österreich gut betrieben wird, als daß es gar nicht betrieben wird. Ich bin aus einem Lande, wo man — ich mache kein Hehl daraus — in allen diesen Dingen ziemlich chauvinistisch vorgeht, aber bei uns ist es heute communis opinio: Lieber eine Industrie durch Fremde, als gar keine. Deshalb sehen Sie, daß wir die Petroleumindustrie, wo Fremde, nicht Polen, das Geschäft en gros haben, in allem bestens unterstützen bis an die Grenzen des alleräußersten, weil dieser allgemeine Grundsatz im Lande aufgestellt wurde und konsequent durchgeführt wird. Bei uns ist der Fremde die andere Provinz, für Sie, für den Staat ist der Fremde das Ausland. Ich will lieber ein tüchtiges Arsenal in Triest in den Händen von Reichsdeutschen, exempli gratia, haben, als von niemandem oder schlecht betrieben, und ich kann mir nicht in die ohnehin verwickelte, schwieriger kaum zu denkende, kaum lösbare Frage des Lloyd, wo wir mit Schwierigkeiten aller Art zu kämpfen haben, noch die neue Schwierigkeit hineinbringen: Was wird der Lloyd mit seinem Arsenal machen? Wenn er dadurch seine Position bessern kann, soll er es schön verkaufen, die Grundstücke zu Geld machen, mich geht es gar nichts an, ob an einen Inländer oder Ausländer: Die Arbeit wird in Österreich gemacht werden.

Mitglied Oberbaurat **Günther**: Was Herr Dr. Kolischer gesagt hat, ist ungefähr dasjenige, was auch ich gedacht habe, daß nämlich die Arsenalfrage hier gar nicht hergehört. Wir wissen ja auch, daß der Lloyd selbst schon seit langer Zeit die Absicht hat, das Arsenal zu verkaufen. Wohl aber geht uns das allgemeine Befinden des Lloyd sehr viel an, weil es davon abhängt, ob der Lloyd in seinem heutigen Bestande in der Lage ist, zu erfüllen, was wir von ihm begehren. Die Beurteilung dieser Frage ist in erster Linie, glaube ich, eine rein kaufmännische. Ich behaupte, daß der Lloyd nicht in der Lage ist, alles das zu erfüllen, was wir von ihm begehren. Die Schulden, die der Lloyd hat, sind viel zu groß, und er wird niemals in der Lage sein, selbst wenn wir ihm eine noch so hohe Subvention erteilen, ein finanzielles Erträgnis zu liefern.

Da muß ein Kaiserschnitt gemacht werden. Wenn der Lloyd nicht zu der Erkenntnis kommt, daß dieser Kaiserschnitt energisch durchgeführt wird, wird er niemals zu etwas kommen, aber ich will mich in diesem Augenblicke nicht in Details einlassen. Wir haben als Industrierat gar keine Veranlassung, die Sanierung des Lloyd vorzunehmen. Wir haben bloß zu untersuchen: wie groß soll die Subvention sein, die wir dem Lloyd geben? Herr kaiserlicher Rat Schweiger zeigt uns den richtigen Weg, um zu beurteilen, ob der Lloyd in der Lage ist, das, was wir von ihm verlangen, in Bezug auf die verschiedenen Fahrten in die verschiedenen Weltteile durchzuführen. Das wird der Lloyd nicht können. Er ist nicht in der Lage, die nötigen Hilfsmittel sich zu verschaffen. Daher ist das, was Herr v. Kink und Dr. Kolischer gesagt haben, meiner Ansicht nach ganz richtig: Es muß eine Teilung vorgenommen werden. Was der Lloyd mit seinen heutigen Kräften zu leisten vermag, das gebe man dem Lloyd und man gebe ihm jene Subvention, die wir als richtig erkannt haben. Was er nicht leisten kann, muß ein anderer übernehmen. Ich glaube, es wird sich auch ein anderer finden. Ich glaube, daß Herr Sektionsrat Karmiński da etwas zu pessimistisch ist. Es werden sich ganz bestimmt andere finden, wenn man ihnen die Möglichkeit gibt. Insofern ist die Frage ganz einfach. Wenn wir sie von diesem Gesichtspunkte anschneiden, werden wir bald zu einem Resultate kommen, wir werden den gordischen Knoten auf diese Weise am schnellsten durchschneiden. Daß es mit dem Lloyd auf diesem Wege nicht geht, habe ich schon in einem meiner Referate über Dalmatien bemerkt.

Es ist in der Organisation jedenfalls manches zu wünschen. Wir haben immer gehört, daß der Lloyd daran krankt. Daß er keine Rückfrachten hat, daß er im Gegensatz zum Beispiel zum Norddeutschen Lloyd, der nur mit vollen Schiffen zurückkommt, leere Fahrten machen muß, ist nicht unsere Schuld. Ich bin überzeugt, das liegt nur am Lloyd selbst. Schauen Sie sich die Agenten an, die der Norddeutsche Lloyd und andere Schiffahrtsgesellschaften in der Fremde haben, was das für tüchtige Leute sind. Das sind Kaufleute, sie wählen in der Fremde aus, was sich für die Heimat eignet, deshalb hat er seine vollen Schiffe retour. Wenn das der Fall ist, kann man auch die Hinfracht wesentlich billiger leisten. Wir sind aber bei dem Lloyd auf die Hinfracht allein angewiesen, deshalb kommt er mit den Tarifen nicht aus, die er rechnet.

Ich glaube daher, daß wir uns in der Richtung bewegen können, die Herr Ritter v. Kink und Herr Dr. Kolischer angegeben haben.

Lassen wir das Arsenal beiseite, lassen wir die Sanierung des Lloyd beiseite, das ist seine Sache, und beschränken wir uns ausschließlich auf die Subventionsfrage. Zur Feststellung der Subvention möchte ich bitten, daß das, was Herr kaiserlicher Rat Schweiger verlangt hat, uns gegeben wird, damit wir uns in dieser Richtung ein klares Urteil bilden können.

Mitglied **Economo**: Ich bin zwar nicht so extrem, wie die zwei Herren Vorredner, was die Teilung der Linien und des Verkehrs betrifft. Aber im Prinzip bin ich vollständig derselben Meinung. Wie wir seinerzeit in unseren Diskussionen gesagt haben und wie ich immer erklärt habe, ist ein Monopol für den Lloyd nicht zu schaffen. Der Lloyd selbst kann nicht alle Linien ordentlich bedienen, überallhin sich ausdehnen.

Wir dürfen aber nicht außer acht lassen, daß er viele Linien nicht aus freien Stücken betreibt, sondern weil die Regierung sie ihm aufoktroyiert. Bei Besprechungen mit vielen Herren des Lloyd war immer die Antwort: Wenn die Regierung das oder jenes nicht von uns fordern würde, würde es uns viel besser gehen. Zu studieren wäre also jedenfalls die Teilung, aber bis zu einem gewissen Punkt. Der Lloyd ist absolut nicht fallen zu lassen. Es ist nicht zu sagen: wir müssen nicht an die Sanierung des Lloyd denken. Nachdem bis jetzt so viel für ihn getan, so viel Geld für ihn ausgegeben wurde, wäre es ein wahrer Jammer, wenn das umsonst geschehen wäre. Es soll an die Sanierung gedacht werden, jedoch innerhalb eines gewissen Rahmens, bis wohin er seinen Verkehr heute ordentlich ausdehnen kann, und für gewisse andere Linien soll eine Teilung vorgenommen werden. Es werden sich gewiß Schiffahrtsgesellschaften gründen und Rheder finden, die das tun werden, wie es seinerzeit bei der Austro-Americana geschehen ist. Da haben auch sechs oder sieben Rheder konkurriert und schließlich ist die Linie einem Konkurrenten überlassen worden. Wenn man jetzt wieder gewisse Linien mit andern Schiffahrtsgesellschaften bedienen wollte, wenn die Regierung einen fixen Plan hätte, wenn sie eine gewisse Subvention angeben würde und wenn sie genau angeben würde, was sie verlangt, so würden sich gewiß unter den Triestiner Rhedern, vielleicht auch sonst unter den Herren des Inlandes Leute finden, welche das Geld hergäben und es würden neue Gesellschaften entstehen. Ich bin absolut nicht der Meinung, daß der Lloyd fallen gelassen werden soll, sondern daß er saniert und in gewisser Richtung unterstützt werden soll, daß gewisse Linien, die er sehr gerne behält, ihm belassen werden sollen, daß aber jene, die er nur hat, weil die Regierung sie ihm aufoktroyierte, die er aber schlecht bedient und um die sich auch andere bewerben, an andere vergeben werden sollen.

Was das Arsenal betrifft, so glaube ich, daß der Lloyd der allererste wäre, der froh wäre, wenn er es nicht behalten müßte. Es ist aber die Frage, ob uns dies konvenieren könnte. Es ist das allerdings eine Frage, die ganz separat zu behandeln ist und den Industrierat nicht zu beschäftigen hat. Aber gerade in dieser Frage ist die Arbeiterfrage doch von großer Wichtigkeit. Wir

Digitized by Google

müssen bedenken, daß es sich hier um eine Industrie in Triest handelt, bei der Tausende von Arbeiterfamilien ihren Unterhalt finden. Bei den schwierigen Verhältnissen, die heute in Österreich und besonders in Triest herrschen, bei den furchtbar schweren Zuständen ferner, die in Triest infolge des rücksichtslosen Vorgehens der lokalen Steuerbehörden herrschen, weiß ich nun absolut nicht, ob eine fremde Gesellschaft, wenn sie sich in Triest niederläßt und dem Lloyd das Arsenal abkauft, dieses Unternehmen rentabel finden würde und nicht in kurzer Zeit aufgeben würde. Das wäre aber jedenfalls für die österreichische Industrie ein harter Schlag, unter dem Tausende von Arbeiterfamilien zu leiden hätten. Ich glaube also, daß wir diesen Punkt nicht so abweisen dürfen, sondern in Erwägung ziehen müssen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer**: Glauben Sie, daß in Triest kein Arsenal sein wird?

Mitglied **Economo**: Ich weiß nicht, ob es eine fremde Gesellschaft auf die Dauer rentabel finden wird, es zu betreiben.

Sektionsrat Dr. **Karmiński**: Sie haben gesagt, daß neue Schiffe gebaut worden sind. Es wäre vielleicht aufklärend, wenn sie uns mitteilen könnten, welcher Art diese Schiffe sind, wieviel Schiffe, sagen wir von der Type „Afrika", „Koerber" u. s. w., wie der Lloyd sie jetzt für den Ostafrikadienst neu gebaut hat, die Austro-Americana in den Dienst gestellt hat.

Mitglied **Economo**: Der Dienst ist ein ganz anderer; die Austro-Americana hat zwei große neue Schiffe gebaut.

Sektionsrat Dr. **Karmiński**: Auch von derselben Größe, derselben Geschwindigkeit und Ausstattung wie die neuerbauten Lloydschiffe?

Mitglied **Economo**: Nein! Denn heute stellt man an die Austro-Americana Dienstansprüche ganz verschiedener Natur und Schiffe wie die „Afrika", „Koerber" würden für die Austro-Americana heute noch unnötig sein.

Mitglied Ritter v. **Hütterott**: Es ist wiederholt betont worden und diese Ansicht teile ich auch vollkommen, daß wir uns mit der Lloydfrage nur vom Standpunkt der Industrie zu befassen haben und daß die inneren Verhältnisse des Lloyd uns nur insoweit interessieren, als sie der Industrie die nötige Gewähr geben, daß jene Vereinbarungen, welche mit dem Lloyd zu treffen sein werden, auch in einer Weise durchgeführt werden können, wie sie der Industrie, dem Handel und dem ganzen Verkehr zu gute kommen und wie dieser Verkehr ihrer bedarf.

Ich glaube deshalb, daß wir uns mit der inneren Sanierung des Lloyd gar nicht zu befassen haben. Ich glaube, daß diese Sanierung auch durchaus nicht vom Staate aus geschehen kann.

Es wird hier davon gesprochen, daß der neue Subventionsvertrag den Lloyd sanieren soll. Das ist ein falscher Standpunkt. Wenn sich der Lloyd sanieren muß und will, kann dies nur von innen heraus geschehen. Wenn er eine noch so hohe Subvention bekommt, aber ungesunde innere Verhältnisse nicht ändert, wird er nicht saniert, das Geld wird zwecklos ausgegeben werden. Die innere Sanierung aber ist eine Frage, die wohl nicht in der kurzen Zeit bis zur Erneuerung des Lloydvertrages durchgeführt werden kann.

Wir müssen uns also sagen: was verlangen wir eigentlich? Wir müssen verlangen, daß wir für die Beträge, welche die Regierung als Subvention dem Lloyd oder wem immer gewährt, die größtmögliche Leistung erhalten; oder daß wir die Leistung, welche die betreffende Gesellschaft bietet, billiger zu subventionieren brauchen, daß also für billigeres Geld dasselbe geleistet wird; oder endlich, daß es konveniert, eine höhere Subvention für gewisse Linien zu geben, wenn dadurch eine höhere Leistung erzielt werden kann. Ich kann mir ganz gut denken, daß wie hier angeregt, eine Teilung der Linien, die der Lloyd jetzt als Monopol betreibt, eintritt. Ich will ein Beispiel hiezu anführen: Es sind drei Jahre her, da hat der Lloyd über die Dalmatiner Linie so gejammert, daß er sie angeblich aufgeben wollte. Wir, eine kleine Gruppe, haben uns hingesetzt und mit der Regierung verhandelt, um eine neue selbständige Dampferlinie nach Dalmatien zu bilden. Es wurde ein ganz genaues Programm ausgearbeitet, was die neue Dampferlinie für Dalmatien zu leisten hätte und in diesem Programm genau festgestellt, wie viele Dampfer und wie schnell sie zu fahren hätten, es wurde ihre Tragfähigkeit bestimmt und das Programm war schöner wie jenes des Ungaro-Kroata und weitaus besser als das augenblickliche Verkehrsprogramm des Lloyd. Das Geld war bereits gezeichnet und beisammen. Wie nun der Lloyd gehört hat, es kommt eine Konkurrenzgesellschaft, da hat er seinen Verzicht auf die Dalmatiner Subvention zurückgezogen und nachdem der Kontrakt für Dalmatien mit ihm noch läuft, war die Regierung nicht in der Lage, mit einer neuen Gesellschaft weiter zu verhandeln und die nahezu abgeschlossenen Verhandlungen sind ins Wasser gefallen.

Ich bin überzeugt, wenn heute die Regierung sagt, ich gebe für Dalmatien die und die Subvention, es sich schnell zeigen würde, was eine andere Gesellschaft für dieses Geld bietet. Ich habe dieses Beispiel erwähnt, weil es vorliegt, gewisse andre Linien, die Ostafrika-Linie z. B., könnten gerade so behandelt werden, für die anderen Linien dagegen wäre dies viel schwerer. Nehmen Sie den Verkehr des Lloyd nach

Ägypten, der Levante, Indien und Ostasien, es ist sehr schwer, daß eine neue Gesellschaft sich auf diese Linie verlegt, denn ich nehme an, daß wir nur von österreichischen Gesellschaften und von österreichischer Flagge sprechen. Es muß aber auch österreichisches Kapital sein. Auch wollen wir ja den Lloyd nicht totschlagen, wir wollen ihn im Gegenteil in dem, was er heute gut leistet, unterstützen und ihm, wenn er mehr leistet, auch eine höhere Subvention geben. Es wäre deshalb wohl gar nicht schlecht, wenn wir die ganze Lloydfrage in verschiedene Linien trennen. Verhandeln wir die dalmatinische Linie zu Beispiel separat und arbeiten wir nach und nach den ganzen Lloydvertrag durch. Daß uns der Lloyd, wie hier angeregt, Rentabilitätstabellen seiner Linien vorlege, kann man nicht verlangen und die geben uns auch keine Norm. Die einzige Norm, die uns gegeben werden kann, ist für gewisse Linien eine Art Konkursausschreibung, weil wir dann sehen werden, was uns von andrer Seite geboten wird.

Ich würde es für falsch halten, wenn wir den Antrag Schweiger annehmen und vom Lloyd eine detaillierte Bilanz verlangen. Wenn der Lloyd schlechte Geschäfte macht, ist das eine Frage seiner Aktionäre. Wir sind aber keine Aktionärversammlung. Die Aktionäre sollen beraten, wie sie den Lloyd gestalten wollen, damit sich die Aktien verzinsen. Ich bitte es als Vorschlag aufzufassen, daß wir die einzelnen Linien separat behandeln.

Bezüglich der Arsenalfrage werde ich mich jedes Wortes enthalten.

Mitglied kaiserlicher Rat Dr. **Schenker-Angerer**: Wir haben gesehen, daß wir uns alle in einer Richtung bewegen, die logisch und richtig ist: eine Teilung der Dienste zuerst ins Auge zu fassen. Herr v. Kink hat sehr richtig bemerkt, daß die Exportlust der österreichischen Industrie gehoben werden muß. Es ist wohl viel seitens des Lloyd geschehen, aber nicht so viel, als geschehen hätte müssen, und das ist deswegen nicht möglich gewesen, weil er zu viel hatte. Ein Unternehmen, das eine Linie, eine Verkehrsrichtung pflegt und ausbaut und alle Güter heranziehen will, die auf dieser Linie befördert werden sollen, wird mit intensiveren kaufmännischen Mitteln arbeiten, wie ein Unternehmen, das mit so vielen und verschiedenartigen Linien arbeiten soll wie der Lloyd. Dazu kommt noch ein andres sehr wichtiges Moment, nämlich einmal andere Kreise der österreichischen Marineinteressenten heranzuziehen, nicht etwa eine Linienkonkurrenz zu schaffen, sondern eine Konkurrenz der Leistungsfähigkeit, die endlich die österreichische Marine zur Geltung brächte, damit nicht die österreichische Marine im Auslande und im Inlande immer mit dem Lloyd verwechselt werde und damit die österreichische Marine in den Stand gesetzt werde, auch wirklich ihre Leistungsfähigkeit zu erweisen. Durch gegenseitige Konkurrenz der Leistungsfähigkeit werden die einzelnen Unternehmungen zu weiterem Fortschritte in Bezug auf die Ausgestaltung ihrer Hilfsmittel angeregt werden. Die Frage, was geschieht mit dem Personal des Lloyd, wird sich da von selbst lösen. Gute Kapitäne werden sofort Beschäftigung finden und mit offenen Armen empfangen werden. Auch die Frage des Lloydarsenals wird viel leichter zu lösen sein, wenn mehrere moderne und leistungsfähige österreichische Schiffahrtsgesellschaften die für die österreichische Industrie wichtigen und notwendigen Linien betreiben würden. Für uns liegt die Frage so: Welche Linien sollen subventioniert werden? Welche davon soll der Lloyd machen? Er muß unbedingt ein Prae haben, weil er schon geleistet hat. Aber wenn bessere Konditionen geboten werden, soll man auch andere Gesellschaften in Betracht ziehen. Ich werde jeden Antrag unterstützen, der die Verhandlung in diesem Sinne einleiten will.

Sektionsrat Dr. **Karmiński**: Die von einigen der Herren Vorredner mit Bezug auf meine früheren Bemerkungen geäußerten Auffassungen scheinen mir doch in gewisser Beziehung einer tatsächlichen Berichtigung zu bedürfen, was namentlich bezüglich der hiegegen ankämpfenden Ausführungen des Herrn Abgeordneten Dr. Kolischer gilt, welcher gleich einleitend erklärte, daß er mit Bezug auf die meinerseits dargelegten Anschauungen gerade entgegengesetzter Meinung sei. Aber ich bitte um Verzeihung, wenn ich feststelle, daß das nur seinerseits der Fall ist und daß ich mich zu meinem Vergnügen in gar keinem Widerspruche zu ihm befinde. Darüber, daß mich Herr Abgeordneter Dr. Kolischer in der — anderwärts vielleicht bestrittenen — Rolle eines glühenden Verteidigers des Lloyd zeigt, kann ich nur die lebhafteste Befriedigung empfinden, zumal ich der Meinung bin, daß man seine wahren Freunde nicht immer bei den Lobrednern und jenen Nachsichtigen suchen soll, die fünf gerade sein lassen.

Indes möchte ich nach der Richtung kein Mißverständnis aufkommen lassen und muß daher zunächst feststellen, daß mir nichts ferner gelegen sein kann, als behaupten zu wollen, daß alles, was der Lloyd dermalen an Schiffahrtslinien hat, ein ungeteiltes Ganzes bleiben müsse; ich habe vielmehr nur darauf aufmerksam gemacht, daß, auch wenn es sich um eine neue Linie handelt und man mit einer anderen Gesellschaft wegen ihrer Besorgung in Verhandlung tritt, diese sich als nicht in der Lage befindlich erweist, die sofortige Ausführung des Dienstes zu übernehmen; ehe man aber vielleicht Jahre wartet, bis diese andere Gesellschaft sich für diesen Dienst eingerichtet und ausgerüstet hat, bleibt nichts übrig, als daß man immer wieder mit der einen bereits entsprechend eingerichteten und ausgerüsteten Gesellschaft, hier also mit dem Lloyd, abschließt. Ich habe auch durchaus

Digitized by Google

nicht gemeint, daß es immer so gemacht werden müsse, allein es wäre töricht, sich vor der Tatsache verschließen zu wollen, daß man bei der bisherigen Entwicklung der österreichischen Seeschiffahrtsunternehmungen für größere Leistungen kaum eine andre Schiffahrtsgesellschaft zur Verfügung hatte, als eben den Lloyd. Man kann auf solchen regelmäßigen Post- und Passagierlinien, von denen das Prestige unserer Handelsflagge in eminentem Sinne abhängig ist, nicht mit Cargobooten und Ozean-Tramps fahren, darüber würden Industrie und Handel wohl sehr viele Beschwerden erheben.

Ist die Veranlassung für die Einrichtung einer Linie gegeben, so kann man im allgemeinen und in aller Regel nicht erst warten, bis irgend eine Gesellschaft für einen solchen Dienst leistungs- und konkurrenzfähig wird, sondern hält sich an die Gesellschaft, die den Anforderungen schon derzeit entsprechen kann; es kann aber davon nicht die Rede sein, daß der Industrierat die Anschauung vertreten soll, daß alle Schiffahrtslinien, die im bisherigen Lloydvertrag dem Lloyd zugewiesen waren, unbedingt und für alle Zukunft ein ungeteiltes Ganzes zu bleiben hätten. Das fiele doch niemandem bei; im Gegenteil, es ist konform dem, was Herr v. Hütterott ausgeführt hat, bereits in der ersten Sitzung des Subkomitees, in der allgemeinen Diskussion als zweckmäßig anerkannt worden, daß jede Linie, beziehungsweise jede Schiffahrtsverbindung für sich behandelt werde.

Es bleibt darum ganz dem Subkomitee anheimgestellt, sein Gutachten dahin abzugeben, daß statt eines Vertrages für alle Linien mehrere spezielle Verträge, sei es für Gruppen von Linien, sei es für jede einzelne Linie, besonders abgeschlossen und daß ebenso die Vergebung jeder einzelnen Linie oder jeder Gruppe derselben besonders ausgeschrieben werde. Dem irgendwie entgegentreten zu wollen, ist mir absolut nicht in den Sinn gekommen; ich habe nur die tatsächliche Entwicklung der bezüglichen Verhältnisse Ihnen darlegen, beziehungsweise feststellen wollen, damit sie dieselben bei ihrem Gutachten mit in Betracht ziehen.

In der Sache selbst befinde ich mich mit den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Dr. Kolischer, nach meiner Empfindung in keinem Widerspruche.

Mitglied Kommerzialrat **Singer**: Ich werde versuchen, die verschiedenen hier vorgekommenen Anschauungen in einer Resolution, die wir fassen sollen, zu vereinigen. Ich schlage vor, als Ergebnis der heutigen Beratung unseren vorläufigen Standpunkt in folgender Resolution zu markieren:

„Das Komitee erachtet, daß zur Aufrechthaltung und Entwicklung unseres für die Güterproduktion immer nötiger werdenden Exports zur See auch für weiter die Sicherung regelmäßiger ausreichender Schiffahrtsverbindungen unumgänglich nötig ist und daß diese Sicherung durch Subventionsverträge erfolgen soll.

Das Subkomitee wird die Bedingungen zusammenfassen, unter welchen sich der Seeverkehr zu vollziehen hätte, wenn er den heutigen Bedürfnissen des überseeischen Exports entsprechen soll. Es wird hiebei die Sicherung des Verkehrs nach den verschiedenen Relationen durch verschiedene Gesellschaften in Erwägung ziehen und die Forderungen formulieren, welche gegenüber den subventionierten Gesellschaften vom Standpunkte der Industrie und des Exports zu erheben wären."

Nun liegt uns ein Antrag wegen des Lloyd vor. Der erfordert allerdings einen speziellen Passus: „Hinsichtlich des Antrages bezüglich der Erneuerung des Lloydvertrages erachtet das Komitee, daß der Lloyd als alter Vertragsteil wohl in erster Linie als Vermittler unseres seemäßigen Exportes in Betracht komme, daß aber der Lloyd, um für ein langsichtiges, wichtiges und umfangreiches Abkommen vertragsfähig zu sein, besser fundiert und besser organisiert sein müßte."

Die Arsenalfrage, glaube ich, sollten wir vorläufig zurückstellen.

Mitglied **Escher**: Ich wollte vor dem Antrag des Herrn Referenten das Wort ergreifen, aber was ich jetzt sagen werde, bezieht sich doch auf diese Anträge. Ich möchte, daß im Beginn des Antrages neben dem Export auch der Import genannt werde. *(Zustimmung.)* Dann möchte ich gesagt haben, daß, wenn man mit dem Lloyd nicht zu einem Resultat kommt, andere österreichische Gesellschaften herangezogen werden sollen. Es wurde allgemein gesagt: „Gesellschaften". Diesen Antrag möchte ich begründen. Denken Sie sich den Fall, von dem Herr Dr. Kolischer gesprochen hat, daß wir mit dem Lloyd nicht zu einem Abkommen gelangen. Wenn Sie nun eine Konkurrenz ausschreiben, so haben wir zwanzig oder ich weiß nicht wie viele Propositionen von der ganzen Welt. Es kann uns aber nicht konvenieren, Ausländer in unseren maritimen Verkehr hineinzubekommen. Es kann uns nicht konvenieren, ausländisches Kapital zu subventionieren.

Unser Kapital muß unsere Matrosen, unsere Maschinisten und auch unsere Industriellen berücksichtigen. Wir müssen den österreichischen Standpunkt um so mehr festhalten, als wir nirgends Kolonien haben. Wir sind auf die Kolonien aller anderen Seegroßmächte angewiesen. Wenn wir diese Leute nun auch noch in unseren Seeverkehr hineinlassen, so sind wir dem Auslande ganz ausgeliefert. Denken Sie sich den konkreten Fall, daß wir eine deutsche Gesellschaft nach Triest bekommen, für welche neben ihrem Interesse an der Triester Linie auch noch näher liegende deutsche Interessen in Betracht kommen.

Wer wird dabei den kürzeren ziehen? Offenbar wir. Und noch ein Umstand ist dabei zu berücksichtigen. Eine große Schiffahrtsgesellschaft ist nicht ein Ding, das man über Nacht in 24 Stunden macht. Jede große Schiffahrtsgesellschaft hat nicht nur ihren Schiffspark, ihre Leute, ihre Matrosen u. s. w., sondern auch ihre Verbindungen in der ganzen Welt. Das ist ein weitverzweigtes Netz über die ganze Welt, das kann man nicht von heute auf morgen schaffen; was vorhanden ist, muß man respektieren. Wenn ich früher gesagt habe, daß ich die Sanierung des Lloyd für eine Notwendigkeit und für eine Vorbedingung für den Vertrag betrachte, so habe ich damit nicht sagen wollen, daß wir die Nase in die internsten Verhältnisse des Lloyd hineinstecken, sondern daß wir vom Lloyd verlangen, daß er uns eine Garantie dafür gibt, daß der Dienst regelmäßig und konkurrenzfähig gemacht wird. Wir werden zum Beispiel verlangen, daß für die Linien Bombay—Ostasien so und so viele neue Dampfer mit der und der Tragfähigkeit und Geschwindigkeit eingestellt werden. Wir werden sagen: Willst du das machen, gut. Wir werden so und so viel Linien auf diese Weise vornehmen und insoferne werden wir dich sanieren. Es ist das eine Sanierung in der Richtung, daß die Gesellschaft konkurrenzfähig werde. Darum bin ich mit der Ansicht des Herrn Oberbaurates Günther gar nicht einverstanden, daß wir sagen sollen: Wir subventionieren; der Lloyd soll dann machen, was er will. Nein. Wir wollen genau wissen, was wir subventionieren, was mit unserem Gelde geschieht.

Ich bitte also das Moment festzuhalten, daß wir in erster Linie österreichische Gesellschaften berücksichtigen. Wenn man die Linien des Lloyd teilen will, so bin ich ganz dafür. Kleine Linien lassen sich durch kleine Gesellschaften viel besser besorgen. Die dalmatinische Linie ist eine solche, die levantinische ist eine solche. Für die großen internationalen Linien aber, für die wir den Hauptverkehr über Triest und die Tauernbahn lenken wollen, müssen wir österreichische Gesellschaften haben, die leistungsfähig sind, die unserer Kontrolle, unserem Einfluß, dem österreichischen Verwaltungseinfluß unterstehen.

Ich wünsche also in erster Linie, daß wir österreichische Gesellschaften konsiderieren und da unter den bestehenden Rhedereien der Lloyd die größte ist und auch die meiste Erfahrung im internationalen Verkehr insbesondere nach dem Osten hat, natürlich in erster Linie suchen, mit dem Lloyd zu einem Schlusse zu kommen.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger**: Herr Escher ist ein neues Mitglied des Komitees, sonst würde er ohnehin wissen, daß wir den österreichischen Standpunkt auf das lebhafteste hervorkehren und an nichts anderes denken. Die Frage mit dem Arsenal braucht uns nicht so viel Sorge zu machen. In dem Augenblicke, wo wir das Gesetz über die freie Marine haben und in den Lloydvertrag den Punkt hineinbringen, daß nur heimisch gebaute Schiffe überhaupt eine Subvention bekommen, ist das Arsenal für jeden Vertragsteil so wichtig, daß es bestehen muß. Daß dieser Punkt unbedingt in den Vertrag hineinkommen muß, sehen wir aus den Publikationen des Industrierates, wonach kein maßgebender Staat überhaupt eine Subvention gewährt, als für die in der Heimat gebauten Schiffe.

Es wurde die Einwendung erhoben, daß wir kein Recht haben, in die inneren Verhältnisse des Lloyd hineinzusehen. Ich erlaube mir darauf aufmerksam zu machen, daß der Lloyd keine fremde Gesellschaft ist, sondern daß der Staat ein ausgesprochener Kompagnon der Gesellschaft ist. Was bedeutet denn die Subvention? Wir bezahlen dem Lloyd den dritten Teil seiner Bruttoeinnahmen als Subvention! Mehr Kompagnon kann man nicht sein. Die Subvention ist eine so mächtige, so bedeutende, daß wir das Recht haben, alles zu sehen, alles zu prüfen, um so mehr, als der Lloyd in dem Momente, wo er keine Subvention bekommt, zusammenbricht, überhaupt nicht mehr existiert und die Frage sich aufwirft, ob man nicht einen großen Fehler gemacht hat, daß man ihn nicht schon früher hat zusammenbrechen lassen. Heute hätten wir schon eine großartige Gesellschaft, während heute der Lloyd mit kolossalen Schulden und Prioritäten belastet ist. Der Hauptnachteil beim Lloyd ist der Mangel an Schiffen, er fürchtet immer, ein Schiff zu verlieren. Dreißigjährige Schiffe zählen ja nicht. Darum kommen schließlich alle Herren auf dem Umwege dazu, daß der Lloyd verkleinert werden muß. Wir müssen ihm Linien abnehmen, dann wird er auch genügend Schiffsmaterial haben.

Mitglied Oberbaurat **Günther** *(zu einer tatsächlichen Berichtigung)*: Herr Escher hat gesagt, daß ich mich so ausgedrückt hätte, als ob die Schiffahrtsgesellschaften mit der Subvention, welche sie vom Staate erhalten, machen könnten, was sie wollten. Das habe ich nicht gesagt. Wenn der Staat eine Subvention gibt, hat er unter allen Umständen das Recht und die Pflicht, zu sehen, was mit der Subvention gemacht wird. Ich weiß nicht, welches der Wortlaut meiner Äußerung war, aber ich bin in dieser Richtung ganz derselben Ansicht wie Herr Escher.

Mitglied Kommerzialrat **Singer**: Der Anregung des Herrn Escher kann Rechnung getragen werden, indem zwischen die Worte „verschiedene“ und „Gesellschaften“ das Wort „österreichische“ eingeschaltet wird. Wenn ich von der Wichtigkeit von Schiffsverbindungen spreche, so verzeihen Sie, wenn ich den Export doch immer voranstelle. Für den Import wollen wir nicht so viel Geld ausgeben.

Digitized by Google

Unser Geld geben wir für den Export aus. *(Widerspruch.)* Für den Import brauchen Sie nicht so viel Geld zu geben. *(Ruf: Aber er kann verbilligt werden!)* Ich gestatte mir also, die Resolution nochmals vorzulesen, sie würde jetzt lauten:

„Das Subkomitee des Industrierates für die Fragen des Seeverkehrs erachtet, daß zur Aufrechthaltung und Entwicklung des für die Güterproduktion immer nötiger werdenden Exports wie für den Import zur See auch weiterhin die Sicherung regelmäßiger ausreichender Schiffahrtsverbindungen unumgänglich nötig ist und daß diese Sicherung durch Subventionsverträge erfolgen soll.

Das Subkomitee wird die Bedingungen zusammenfassen, unter welchen sich der Seeverkehr zu vollziehen hätte, wenn er den heutigen Bedürfnissen des überseeischen Verkehrs, insbesondere des Exports, entsprechen soll. Es wird hiebei die Sicherstellung der Schiffahrtsverbindungen nach den verschiedenen Relationen durch verschiedene österreichische Gesellschaften in Erwägung ziehen und die Forderungen formulieren, welche gegenüber den subventionierten Gesellschaften vom Standpunkte von Industrie und Handel zu erheben wären.

Hinsichtlich des Antrages bezüglich der Erneuerung des Lloydvertrages erachtet das Subkomitee, daß der Lloyd als alter Vertragsteil wohl in erster Linie als Vermittler des heimischen Verkehrs zur See in Betracht komme, daß aber der Lloyd, um für ein langsichtiges, wichtiges und umfangreiches Abkommen vertragsfähig zu sein, besser fundiert und besser organisiert sein müßte."

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vukovič**: Gestatten Sie mir als Antragsteller noch einige Worte. Vor allem möchte ich den Standpunkt kennzeichnen, der mich seinerzeit veranlaßte, den Antrag einzubringen. Damals hat in den Zeitungen verlautet, daß die Regierung mit dem Lloyd bereits verhandelt, um den Vertrag zu erneuern, respektive einen neuen Vertrag abzuschließen.

Es ist uns schon passiert, daß Fragen, die uns ungeheuer interessiert haben, ohne Einflußnahme des Industrierates erledigt wurden. Ich habe mich daher verpflichtet gefühlt, die so wichtige Lloydfrage, an welcher insbesondere wir Südländer und die maritime Bevölkerung interessiert ist, hier zur Sprache zu bringen. Ich war weit davon entfernt, wie der Herr Referent vielleicht gemeint hat, daß ich mit diesem Antrag bezweckt hätte, die Erneuerung des alten Vertrages zu beantragen oder zu befürworten, daß auf der jetzigen Basis ein Vertrag mit dem Lloyd abgeschlossen werde.

Ich bin sogar überzeugt, daß bei Abschluß des Vertrages mit dem Lloyd viele Linien, die gegenwärtig dem Lloyd gehören, von diesem abgetreten und eventuell anderen Gesellschaften überwiesen werden sollen. Wer jedoch mit Schiffahrtsunternehmungen näher vertraut ist, wird zugeben, daß es nicht so leicht ist, eine oder mehrere Schiffahrtsunternehmungen von einem auf den anderen Tag zu gründen, die sich wie der Lloyd mit dem Transport der Post und der Passagiere befassen. Ich will nicht sagen, daß wir unbedingt mit dem Lloyd einen neuen Vertrag abschließen müssen, ich will aber sagen, daß wir mit dem Lloyd auch für die Zukunft unbedingt werden rechnen müssen, da sich ein neues Unternehmen, welches Staatsinteressen im Auslande zu vertreten hat, nicht von einem auf den anderen Tag schaffen läßt, und daß wir — wenn auch indirekt, weil der Industrierat nicht berufen ist, sich mit der Sanierung des Lloyd zu befassen — für die Sanierung eintreten müssen.

Der Lloyd in seiner gegenwärtigen Gestalt ist kein kommerzielles, sondern ein rein bureaukratisches Unternehmen, das, wenn es so weitergeht, unbedingt zu Grunde gehen muß. Wir müssen aus dem Lloyd ein kommerzielles Unternehmen machen und das wird er werden, wenn sich damit Leute, welche von kommerziellen Angelegenheiten etwas verstehen, beschäftigen, nicht aber Leute, welche mit den Sachen nicht vertraut sind. Dann muß der Lloyd unabhängig gemacht werden. Er muß wohl eine Subvention erhalten, aber er darf nicht in derselben Weise wie bisher von der Regierung bevormundet werden, denn wir haben gesehen, zu welchen Konsequenzen das geführt hat.

Meine Herren! Ich stimme vollkommen den Anträgen des Herrn Referenten bei bezüglich der weiteren Schritte, die in dieser Hinsicht zu unternehmen sind, Schritte, welche sich in gewisser Hinsicht mit den Anträgen und Anschauungen des Herrn Schweiger decken, nämlich Erhebungen zu pflegen, inwieweit der Lloyd leistungsfähig sein wird, damit ein neuer Vertrag zwischen ihm und der Regierung abgeschlossen werde.

Ich verlange nicht, daß die Sanierung des Lloyd von unserer Seite unternommen wird, das soll der Lloyd selbst tun und wir werden beurteilen, ob das Unternehmen überhaupt leistungsfähig ist oder nicht, und dann werden wir es subventionieren. Aber die Sanierung interessiert uns auch und deshalb müssen wir Einfluß nehmen auf die Art und Weise, in welcher die Sanierung vorgenommen wird, damit wir klar wissen, wie wir mit dem Unternehmen stehen, mit welchem wir einen langjährigen Vertrag abzuschließen gedenken und das wird man erzielen, wenn man alle Erhebungen vornimmt, welche Herr Schweiger angegeben hat und welche auch im Beschlusse subsumiert sind.

Es ist auch erwähnt worden, daß der Lloyd die Aufgabe hat, ausschließlich den Interessen des Handels und der Industrie zu dienen. Ich möchte davor warnen, daß wir ausschließlich dieses Ziel uns vor Augen halten. Er hat auch wichtige politische, postalische und militärische Interessen zu wahren und bei dem Ab-

Digitized by Google

schlusse des neuen Vertrages mit dem Lloyd oder welcher Gesellschaft immer, müssen wir uns das vor Augen halten.

Ich komme schließlich auf die Frage des Arsenals zu sprechen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß es im Interesse der österreichischen Schiffahrt sowie der einheimischen Industrie und des Arbeiterstandes liegt, daß das Arsenal in Triest auch weiterhin bestehe und noch weiter entwickelt werde. In letzter Zeit hat es jedoch verlautet, daß das Arsenal in fremde Hände übergehen soll und daß sogar Verhandlungen mit einer fremden, norddeutschen Firma gepflogen werden. Ich glaube, daß es uns nicht gleichgültig sein kann, ob dieses Unternehmen österreichisch bleibt oder an eine fremde Gesellschaft übergeht. Allerdings kann der Lloydverwaltung nicht verwehrt werden, das Arsenal zu veräußern, und wir haben auch nicht zu beurteilen, ob es im Interesse der Gesellschaft liegt, die Schiffe im eigenen Arsenale zu erbauen oder nicht. Das ist Sache der Unternehmung. Es geht uns aber an, daß dieses Unternehmen, welches eine so große Bedeutung für unsere Schiffahrt und Industrie hat, auch in österreichischen Diensten einwandfrei erhalten werde. Das neue Marineunterstützungsgesetz wird auch Prämien für den Schiffsbau gewähren; ich weiß nicht, ob es am Platze wäre, daß diese Prämien, wenn das Lloydarsenal in fremde Hände kommt, in fremde Taschen wandern. Herr Economo hat das Interesse des heimischen Arbeiterstandes an dieser Angelegenheit betont. Ich glaube darum nicht, weiter darüber sprechen zu müssen, nachdem er die Bedeutung dieser Frage für das Küstenland bereits aufgeklärt hat. Meine Bitte geht nur dahin, daß sich die Regierung ins Mittel lege, damit das Arsenal unter allen Umständen der österreichischen Industrie auch weiter erhalten bleibe. Deshalb halte ich meinen Antrag bezüglich des Arsenals aufrecht und akkomodiere mich bezüglich des neuen Vertrages der Ansicht des Herrn Referenten.

Vorsitzender: Nachdem sich Herr Hofrat Vuković mit der vom Herrn Referenten vorgeschlagenen Resolution einverstanden erklärt, erscheint der erste Teil des Antrages Vuković, betreffend die Erneuerung des Lloydvertrages, durch dieselbe erledigt. Diese Resolution lautet:

„Das Subkomitee des Industrierates für die Fragen des Seeverkehrs erachtet, daß zur Aufrechthaltung und Entwicklung des für die Güterproduktion immer nötiger werdenden Exports wie für den Import zur See auch weiterhin die Sicherung regelmäßiger ausreichender Schiffahrtsverbindungen unumgänglich nötig ist und daß diese Sicherung durch Subventionsverträge erfolgen soll.

Das Subkomitee wird die Bedingungen zusammenfassen, unter welchen sich der Seeverkehr zu vollziehen hätte, wenn er den heutigen Bedürfnissen des überseeischen Verkehrs, insbesondere des Exports, entsprechen soll. Es wird hiebei die Sicherstellung der Schiffahrtsverbindungen nach den verschiedenen Relationen durch verschiedene österreichische Gesellschaften in Erwägung ziehen und die Forderungen formulieren, welche gegenüber den subventionierten Gesellschaften vom Standpunkte von Industrie und Handel zu erheben wären.

Hinsichtlich des Antrages bezüglich der Erneuerung des Lloydvertrages erachtet das Subkomitee, daß der Lloyd als alter Vertragsteil wohl in erster Linie als Vermittler des heimischen Verkehrs zur See in Betracht komme, daß aber der Lloyd, um für ein langsichtiges, wichtiges und umfangreiches Abkommen vertragsfähig zu sein, besser fundiert und besser organisiert sein müßte."

Wir werden über diese Resolution nunmehr abstimmen. Ich bitte diejenigen Herren, welche damit einverstanden sind, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Ich bitte um die Gegenprobe. *(Es hat sich keine Hand erhoben.)* Einstimmig angenommen.

Wir gelangen nun zur Abstimmung über die Anträge des Herrn kaiserlichen Rates Schweiger. Sie beinhalten:

1. Vorlage einer detaillierten Bilanz, insbesondere der Personal- und Spesenkontos;
2. Rentabilitätsberechnungen jedes einzelnen Dienstes;
3. Memorandum des Lloyd;
4. Bekanntgabe der Intentionen der Regierung in Bezug auf die freie Marine.

Der frühere Punkt 3 dieses Antrages ist fallen gelassen worden, so daß anstatt fünf Punkten nur mehr vier Punkte vorliegen.

Mitglied Abgeordneter Dr. **Kolischer:** Ich möchte diesen Antrag in formaler Beziehung ergänzen, nämlich, daß dieser Antrag gestellt würde mit der Begründung: „Zwecks genauer Präzisierung des Programmes des Industrierates und dessen Stellungnahme bitten wir die hohe Regierung um ....." Ferner beantrage ich, die Abstimmung absatzweise vorzunehmen.

Vorsitzender: Ich werde diesem Wunsche entsprechen. Wir schreiten zur Abstimmung. Sind die Herren einverstanden, daß dieser Antrag Schweiger durch die eben vernommene Begründung gemäß dem Antrage des Abgeordneten Dr. Kolischer ergänzt werde? *(Lebhafte Zustimmung.)* Diese Ergänzung ist beschlossen. Wir schreiten zur absatzweisen Abstimmung über den Antrag Schweiger; ich bitte jene

Digitized by Google

Herren, welche den Absatz 1 „Vorlage einer detaillierten Bilanz", annehmen wollen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Angenommen. Ich bitte jene Herren, welche die Worte „insbesondere Personal- und Spesenkontos" annehmen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Angenommen. Ich bitte jene Herren, welche Absatz 2, „Rentabilitätsberechnungen jedes einzelnen Dienstes", annehmen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Angenommen. Ich bitte die Herren, welche Absatz 3, „Vorlage des Memorandum des Lloyd" annehmen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Angenommen. Ich bitte die Herren, welche Absatz 4, „Bekanntgabe der Intentionen der Regierung in Bezug auf die freie Marine" annehmen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Einstimmig angenommen.

Wir kommen nunmehr zum zweiten Absatze des Antrages Vuković: Der Industrierat wolle das zu wählende Subkomitee für die Fragen des Seeverkehrs beauftragen, der Angelegenheit des Abverkaufes des Arsenals des Österreichischen Lloyd in dem Sinne volle Aufmerksamkeit zuzuwenden, daß die hohe Regierung veranlaßt werde, dahin zu wirken, daß dieses Schiffbauetablissement nicht an ausländische Unternehmungen übergehe oder unter ausländische Kontrolle gelange."

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vuković**: Ich möchte diesen Antrag noch durch den Zusatz ergänzen:

„vorausgesetzt, daß keine inländische Firma sich findet."

Mitglied Reichsratsabgeordneter Ritter v. **Kink**: Ich stelle den Antrag auf Eröffnung der Debatte über den Zusatz.

Sektionsrat Dr. **Karmiński**: Mir scheint der beantragte Zusatz als selbstverständlich, so daß man denselben nicht erst besonders beschließen müßte.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Ritter v. **Kink**: Der Schutz der inländischen Produktion findet meiner Ansicht nach seinen Ausdruck nur darin, daß im Inlande möglichst viel und möglichst gut produziert wird. Das ist, glaube ich, das Wesen des Schutzes der heimischen Arbeit. Wer das Wesen des Schutzes der heimischen Arbeit aber auch darin erblickt, ob der Unternehmer, der sein Geld in die Produktion hineinsteckt, der sie mit seinem ganzen Geiste leitet, Inländer oder Ausländer ist, der deutet den Begriff, glaube ich, nicht richtig. Auf diese Weise würden wir dazu kommen, alle tüchtigen ausländischen Kapazitäten, welche ihre Leistungsfähigkeit und ihr Geld in österreichischer industrieller Arbeit betätigen wollen, einfach auszuschließen und aus unserer Mitte zu verbannen. Ich glaube, es ist ganz falsch, hier den Ausländer gewissermaßen zu boykottieren.

Was wir anzustreben haben, ist, daß das Unternehmen des Lloydarsenales als solches erhalten bleibe, daß es womöglich ausgestaltet werde, daß es überhaupt ein aktives, solides, ordentliches Unternehmen werde, daß es nicht vom Schauplatze verschwinde. Wer immer uns dazu die Hand und die Mittel bietet, wird und soll uns willkommen sein. Das möchte ich zum Ausdruck bringen.

Ich weiß auch nicht, ob es einen Zweck hat, wenn wir hier einen platonischen Wunsch aussprechen, der Regierung irgend etwas nahe legen. Was soll denn die Regierung machen? Hat sie denn das Mittel in der Hand, einfach zu dekretieren: Du darfst das Lloydarsenal nicht an einen Ausländer verkaufen. Ich glaube, dieses Mittel hat sie nicht in der Hand. Wenn etwas geschehen sollte, könnte es einfach nur darin bestehen, daß die Regierung wieder Geld hergibt. *(Zustimmung.)* Die Regierung müßte noch viel mehr bezahlen und sagen: Damit du das Arsenal in dem bisherigem Betriebe aufrecht erhältst, will ich dir noch so und so viel bezahlen. Damit geben wir nur eine Waffe aus der Hand, die Regierung ist preisgegeben und der Lloyd kann sagen: So viel brauche ich für meine Schiffahrt und so viel brauche ich, um das Arsenal aufrecht zu erhalten, denn es ist passiv. Dadurch würde die Regierung nur in eine Sackgasse getrieben werden, dazu kann der Industrierat nicht die Hand bieten.

Ich bin der Meinung, daß wir nur den Wunsch aussprechen können, das Arsenal möge erhalten und ausgestaltet werden. Womöglich mit inländischen Geldkräften. Sind diese nicht vorhanden, so ist es selbstverständlich nicht unsere Sache, das ausländische Kapital und die ausländische Arbeitskraft davon abzuschrecken, sondern im Gegenteil sie hereinzuziehen.

Vorsitzender: Der Antrag bezweckt, glaube ich, nichts andres. Es liegt ein Mißverständnis vor.

Mitglied Kommerzialrat **Singer**: Der Antrag Vuković ist in der vorliegenden Fassung, glaube ich, ganz unmöglich. Mindestens ist es nicht notwendig zu sagen: Es darf's kein Ausländer machen. Wenn wir überhaupt zu einer Abstimmung kommen wollen, müssen wir umgekehrt sagen: Wir wünschen, daß es in inländischen Händen bleibe. Aber ist denn die ganze Sache wahr? Ich habe sie nur für eine Aktion des publizistischen Bureaus angesehen. *(Heiterkeit.)* Man braucht Geld, man will Geld haben; so heißt es denn: Wir verkaufen an die Ausländer. Denn bei uns geht jeden Augenblick Einer nach Ungarn, oder er läßt das Ausland aufmaschieren! Ich halte die ganze Sache nur für eine Pression.

Was Herr Hofrat v. Vuković gewünscht hat, daß der Sache Aufmerksamkeit zugewendet werde, ist eigentlich schon geschehen. Es ist nicht notwendig, daß wir einen Beschluß fassen. Sagen wir, an einen Aus-

Digitized by Google

länder darf man das Arsenal nicht verkaufen, so macht es sich nicht gut. Und sagen wir: Wir wollen, daß es in Betrieb bleiben soll, so heißt das: Die Regierung soll Geld hergeben. Die Aufmerksamkeit ist schon dadurch darauf gelenkt, daß der Antrag in Druck gelegt wurde und die Regierung davon weiß. Ich würde bitten, daß Herr Hofrat v. Vuković den Antrag, wenn er ihn auch nicht zurückzieht, doch bis zur nächsten Beratung zurückstelle. Wir werden uns inzwischen informieren, ob die Sache tatsächlich einen Fond hat. Ich beantrage die Zurückstellung des zweiten Teiles des Antrages Vuković bis zur nächsten Sitzung.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vuković**: Ich bin sehr gerne bereit, mich dieser Anregung zu akkommodieren. Ich glaube, daß vom gesetzlichen Standpunkt mein Antrag motiviert ist. Es handelt sich um eine maritime Angelegenheit. Wir wissen, daß im Marinesubventionsgesetz für die Schiffahrt zum Beispiel inländisches Kapital als Bedingung für die Subventionierung gefordert wird. In dem neuen Marinesubventionsgesetz wird man Schiffsbauprämien auch mit der Bedingung bewilligen, daß sie nur an inländische Kapitalisten geleistet werden. Wenn das Arsenal nicht in einheimischen Händen sein wird, wird es absolut auch nicht eine Subvention genießen können. Der Antrag wäre dann hinfällig, denn dann werden die Ausländer nicht kommen.

Von einer Boykottierung fremder Kapitalisten bin ich weit entfernt. Ich speziell als Dalmatiner kann nur wünschen, daß fremde Kapitalisten nach Dalmatien kommen. Es kommen meist fremde Kapitalisten und wir nehmen sie mit offenen Armen auf. Aber das Lloydarsenal ist ein zu wichtiges Unternehmen für unsere Schiffahrt und auch für Kriegszwecke und ich glaube daher, daß wir dieses Unternehmen uns einwandfrei erhalten sollten. Dahin ging mein Antrag, aber, wie gesagt, ich akkommodiere mich sehr gerne dem Antrag auf Vertagung.

Ministerialrat **Delles**: Ich möchte mir nur erlauben, mitzuteilen, daß natürlich das Handelsministerium auch der Frage des Lloydarsenals immer volle Aufmerksamkeit zugewendet hat. Nachrichten von dem Abverkauf an das Ausland waren zwar seinerzeit verbreitet, aber ich glaube, sie sind Tags darauf sofort von ganz berufener Seite dementiert worden. Seither ist die Frage des Abverkaufs an das Ausland überhaupt nicht mehr aufgetaucht. Selbstverständlich ist es, daß das Handelsministerium auch weiterhin dieser Frage volle Aufmerksamkeit zuwenden wird. Sollte diese Frage des Abverkaufs oder der Reorganisation des Arsenals — sie muß ja einmal kommen, besonders die letztere — einmal wieder aufs Tapet kommen, so bitte ich, überzeugt zu sein, daß das Handelsministerium bestrebt sein wird, alle Maßregeln zu treffen, welche in erster Linie die inländische Produktion zu schützen geeignet sein werden.

Vorsitzender: Nachdem der Herr Antragsteller damit einverstanden ist, seinen Antrag vorläufig zurückzustellen, so entfällt die Abstimmung und, wenn die Herren einverstanden sind, auch die weitere Debatte über diesen Gegenstand. *(Zustimmung.)*

Wir haben also zu Punkt 1 der Tagesordnung nur noch Herrn Kollegen Singer zu bitten, er möge das Referat weiter behalten. *(Lebhafter Beifall.)*

Mitglied Kommerzialrat **Singer**: Ich danke Ihnen sehr für dieses Zeichen des Vertrauens, aber ich kann über die Erklärung, die ich abgegeben habe, heute wirklich nicht hinausgehen.

5.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 10. Sitzung des Subkomitees für die Frage des Seeverkehrs vom 8. November 1904.

Vorsitzender Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer**: Den ersten Gegenstand der Tagesordnung bildet der Vorbericht des Referenten Kommerzialrates Julius Singer über den Antrag des Mitgliedes Reichsratsabgeordneten Hofrates Ritter von Vuković, betreffend die Erneuerung des Subventionsvertrages mit dem Österreichischen Lloyd.

Ich erteile dem Herrn Referenten das Wort.

Referent Kommerzialrat **Singer**: Meine Herren! In Vorbereitung des Gutachtens betreffs

Digitized by Google

der Subventionen der Schiffahrtsgesellschaften, beziehungsweise Sicherstellung des Schiffahrtsverkehrs durch Subventionsverträge, wurde durch das Bureau des Industrierates und durch das zuständige Seeverkehrsdepartement im Handelsministerium eine Anzahl von Materialien gesammelt.

Sie finden darunter eine ausgezeichnete Zusammenstellung der Schiffahrtsverträge verschiedener Staaten, redigiert von Dr. Karminski; ferner eine Statistik des österreichischen Seeverkehrs, worin die Warenbewegung nach Mengen und Wert aus und nach den österreichischen Häfen mit besonderer Berücksichtigung von Triest dargestellt wird, redigiert von Herrn Finanzprokuratursekretär Dr. Worms; dieses Buch wird für die gesamte Kaufmannschaft, welche sich für den Seeverkehr interessiert, ein willkommenes informatives Nachschlagewerk sein und verdient deshalb auch besondere Würdigung, dann eine „Statistik des Lloydverkehrs", deren zweiter Teil den gesamten Verkehr nach den einzelnen Schiffahrtsrouten ausweist, sohin zur Beurteilung der Rentabilität derselben von Vorteil sein wird; weiters „Übersicht der Transportbewegung des Österreichischen Lloyd vom Jahre 1836 an bis 1903", „Ausweis der Betriebseinnahmen und -ausgaben vom Jahre 1836 ab", „Verzeichnis der gesamten österreichischen Handelsflotte" und „Verzeichnis der Flotte des Lloyd", schließlich „Übersicht der Leistungen an den Lloyd und die freie Schiffahrt".

Indem ich der geschätzten Beamtenschaft für die mühevolle Tätigkeit bei Herstellung der bezeichneten Materialien wärmstens zu danken mir erlaube, spreche ich zugleich den Wunsch aus, daß diese Tätigkeit von Seite der Herren Vorgesetzten nicht bloß eine moralische, sondern auch eine ziffermäßige Anerkennung aus dem Budget des Industrierates finden möge.

Ich werde mir nun erlauben, dem Komitee eine Skizze des Berichtes vorzutragen, an welchen nach durchgeführter Beratung die Anträge angefügt werden sollen, und zwar 1. hinsichtlich des Itinerärs, 2. hinsichtlich der Tarife, und 3. hinsichtlich der Subventionsverträge überhaupt.

Von der Anschauung ausgehend, welche in der im Komitee am 9. Juni d. J. abgeführten Generaldebatte zum Ausdrucke gelangt ist, daß zur Aufrechthaltung und Entwicklung der Güterproduktion und des Exportes zur See, der immer mehr zur Notwendigkeit wird, auch weiterhin die Sicherung regelmäßiger, ausreichender Schiffahrtsverbindungen unumgänglich geboten erscheint und daß diese Sicherung, soferne raisonable Bedingungen seitens der Rheder gestellt werden, nicht durch eine staatliche Schiffahrt, sondern durch Subventionsverträge, bei welchen der staatliche Einfluß genügend gesichert ist, erfolgen wird, soll zunächst, um die Angemessenheit der staatlichen Leistungen beurteilen zu können, der Umfang unseres Interesses am Seeverkehre erhoben werden.

Der Seeverkehr der Monarchie hat im Jahre 1903 373 Millionen Kronen in der Einfuhr und 358 Millionen Kronen in der Ausfuhr betragen. Für die Beurteilung des cisleithanischen Seeverkehres und der Höhe des für ihn gemachten Aufwandes sind die Ziffern, welche den Triestiner Verkehr und den Österreichischen Lloyd betreffen, entscheidend. Die seemäßige Ausfuhr Triests hat im Jahre 1903 781.250 Tonnen im Werte von 206·7 Millionen Kronen betragen, die seemäßige Einfuhr 1,218.560 Tonnen (darunter 148.000 Tonnen Mineralien) im Werte von 269·1 Millionen Kronen. Der Triester Lloydverkehr hat im Jahre 1902 betragen: im Exporte 296.900 Tonnen, im Importe 305.000 Tonnen, der Gesamtverkehr des Lloyd überhaupt 1,081.560 Tonnen. Der Verkehr der unterstützten freien Schiffahrt hat betragen: im Exporte 20.465 Tonnen, im Importe 219.650 Tonnen.

Dieser Umfang unseres Seeverkehres würde allerdings nicht die großen Erfordernisse für denselben rechtfertigen. Die Ziffern sind erschreckend niedrig und der Erfolg ist ein sehr geringer, wenn man in Betracht zieht, welch große Summen auf den Seeverkehr verwendet werden und welch zahlreiche Einrichtungen zur Förderung unseres Außenhandels geschaffen werden. Es beträgt der eigentliche Überseexport via Triest nicht einmal 100.000 Tonnen, also einen geringen Prozentsatz unseres Außenhandels. Es bestehen jedoch neben dem Interesse unserer Industrie und unseres Außenhandels nach andre Gründe für die Sicherung regelmäßiger Schiffahrtsverbindungen und für eine den Export fördernde Organisation des Seeverkehres. Die handelspolitische Situation zeigt die stetig zunehmende Abschließung der Nachbarstaaten, insbesondere für Industrieprodukte, und es ist natürlich, daß man den etwa eintretenden Ausfall durch den überseeischen Export zu ersetzen suchen wird; insbesondere ein Land wie Österreich, welches keine Kolonien hat, muß durch regelmäßige, gesicherte Schiffswege seinen Waren Richtung geben.

Es sei ferner darauf hingewiesen, daß für die zweite Bahnverbindung mit Triest 300 Millionen Kronen geopfert werden, auf deren Verzinsung nicht zu hoffen ist, und daß für die Triester Hafenbauten 100 Millionen Kronen in Anspruch genommen werden. Für diese Ausgaben diente als Schlagwort „die Hebung von Triest". Allein das Wachstum einer Stadt wäre mit diesen Riesensummen zu teuer erkauft. Die Ausgaben können nur in späteren Zeiten eine Rechtfertigung erfahren, wenn tatsächlich eine umfangreiche Entwicklung des Seeverkehres und teilweise durch diesen der Industrie und des Exportes eintreten würde, damit ein Teil der zuwachsenden Bevölkerung in diesen die Grundlage ihrer Existenz finde. Es ist vielleicht nicht überflüssig, hier zu erwähnen, daß in den letzten 20 Jahren die Bevölkerung Österreichs um vier Millionen zugenommen hat, daß

Digitized by Google

die landwirtschaftliche Bevölkerung ziemlich konstant geblieben ist, die anwachsende Bevölkerung also in der Industrie, im Handel und im Gewerbe Arbeit und Verdienst gefunden hat. Von diesem Standpunkte, daß der seemäßige Export und der Seeverkehr überhaupt teilweise zur Entwicklung der industriellen und gewerblichen Produktion beitragen, lassen sich wohl die Ausgaben, welche hiefür bisher gemacht wurden, rechtfertigen.

Der österreichische Staat hat im Jahre 1903 für den Lloyd 8,086.000 K, für die freie Schiffahrt 2,558.000 K, im ganzen also 10,644.000 K verausgabt. Von der Lloydsubvention entfallen etwa 795.000 K auf den dalmatinischen, 480.000 K auf den Ostafrikadienst, 3,260.000 K auf den Mittelmeerdienst, 149.000 K auf den Brasil- und 3,450.000 K auf den Dienst nach Indien, China und Japan Pro 1904 sind für Ostafrika 1,440.000 K eingestellt.

Hier erlaube ich mir in Bezug auf die großen Summen, welche heuer für die Subventionierung des Ostafrikadienstes in Anspruch genommen werden, eine Zwischenbemerkung zu machen. Der Verkehr nach Ostafrika ist bis jetzt ein sehr geringer und es verlautet sogar, daß er noch dazu kartelliert ist. Diese Ostafrikalinie kommt also für unseren Warenverkehr kaum in Betracht und der Luxus der Schiffe zeigt, daß man die Linie eigentlich nur für den Personenverkehr installiert hat. Unter diesen Umständen muß man doch fragen, ob der Lloyd sich wirklich in einer so glänzenden Situation befindet, daß er für den Personenverkehr nach Ostafrika derartige Luxusschiffe bauen kann, und ob es angesichts der kleinen Befrachtung und insbesondere angesichts der Kartellierung notwendig ist, diesen Verkehr in Zukunft so reich zu dotieren.

Nachdem wir den Umfang des Seeverkehrs und die Leistungen für denselben erhoben haben, wird es sich nun darum handeln, die Bedingungen festzustellen, unter welchen sich der Seeverkehr zu vollziehen hätte, wenn er den heutigen Bedürfnissen des überseeischen Verkehrs, insbesondere des Exports, entsprechen will.

Die erste Frage geht nach den Schiffahrtsrouten. Man muß fragen: Welche neue Linien wären einzuführen, welche Änderungen wären an dem gegenwärtigen Fahrplane vorzunehmen, Anzahl der Fahrten und die Zeitpunkte derselben, Fahrgeschwindigkeit und Fahrtdauer, ob direkte oder gebrochene Linien zu nehmen sind; es ist abzuschätzen, mit welchem Tonnengehalte die Schiffe verkehren, welche spezielle Einrichtungen selbe haben sollen und in welchem Umfange für die Passagierbeförderung vorzusorgen sei. Da aber Produktion und Export auf lange Zeit nicht berechnet werden können, die Absatzgebiete sich verschieben, die Frachten stetigen Veränderungen unterworfen sind, so wird ein Modus zu vereinbaren sein, in welcher Weise die Änderung des Itinerärs jeweilig in einer die beiden Vertragsteile befriedigenden Weise wird vorgenommen werden können. Jedenfalls müßte die Spannung zwischen dem Minimum der Subvention und der Maximalleistung, zu welcher der Lloyd vertragsmäßig verpflichtet ist, größer sein, als sie jetzt im Artikel I des Vertrages festgesetzt ist. Weiter wird auch der Artikel III eine Ergänzung erfahren müssen, durch welche die subventionierte Gesellschaft verpflichtet wird, den gesteigerten Verkehr gemäß den Bestimmungen des Betriebsreglements zu bewältigen. Eine solche Klausel ist notwendig, wenn aus Rücksicht auf die subventionierte Gesellschaft die freie Schiffahrt für subventionierte Linien keine Reisezuschüsse erhalten soll.

Das Itinerär enthält die Leistungen, welche von den Rhedern verlangt werden. Erst nach deren Kenntnis sind sie in der Lage, ihrerseits die Verpflichtung für die Ausführung derselben einzugehen und die Gegenleistung zu berechnen. Speziell der Lloyd kann erst, wenn das Itinerär in der skizzierten Weise feststeht, ermessen, wie weit sein gegenwärtiger Schiffspark reicht, welche Schiffe und in welchen Relationen dieselben verwendbar sein werden, welche Komplettierungen notwendig sind, mit welchen Kosten er sie ausführen und in welcher Weise er seine Organisation wird modifizieren müssen, um den Anforderungen des Itinerärs entsprechen zu können. Deshalb muß vor allem über diesen wichtigsten Teil der abzuschließenden Verträge eine Vereinbarung getroffen werden.

Anknüpfend an das Itinerär kommt die nächste Frage: zu welchen Tarifen und unter welchen allgemeinen Bedingungen die Güter verfrachtet werden sollen. Die Exporttarife schon heute zu verhandeln, wäre nicht praktisch, weil es sich empfiehlt, zuvor über den Umfang des Tarifhoheitsrechtes der Staatsverwaltung und dann über die Basis der Subventionierung einig zu werden. Naturgemäß sind Tarife und Höhe der Subventionen zusammen zu verhandeln; die Höhe des einen hat die niedern Ziffern des anderen zur Folge.

Hinsichtlich der Subvention würde es sich wohl empfehlen, nicht lediglich in Meilengeldern die Entlohnung zu leisten, sondern einen Modus vorzuschlagen, welcher die größere Subvention an die größere Leistung des Verfrächters im Exporte knüpft, damit dieselbe mittelbar als Exportförderung wirke. Eine simple Erhöhung der Meilengelder hätte keine genügende Motivierung.

Es sei auch darauf hingewiesen, daß eine Verpflichtung der Schiffahrtsgesellschaften bei der Subvention nicht in ziffernmäßige Anrechnung gebracht wird, das ist nämlich die Verpflichtung der subventionierten Schiffahrtsunternehmung, im Mobilisierungs- und Kriegsfalle alle Schiffe für Zwecke der Kriegsverwaltung zur Verfügung zu stellen. Diese Verpflichtung hat zur Folge, daß beim Bau der Schiffe auf das militärische Interesse Rücksicht genommen wird, und dies invol-

Digitized by Google

viert einen Kapitalsaufwand, für dessen Verzinsung und Amortisation die Kriegsverwaltung aufzukommen hätte. Dieser Umstand wird deshalb hervorgehoben, weil die bezüglichen Ausgaben in das gemeinsame Budget einzustellen wären und zur Entlastung der Subventionssumme dienen könnten.

Zur Frage der Tarife, welche erst zur Beratung kommen sollen, wenn die Art und Höhe der Subvention einigermaßen geformt sein wird, sei jedoch schon jetzt bemerkt, daß selbe den Bedürfnissen unseres Exportes angepaßt sein müssen. Die derzeit tatsächlich in Anwendung gebrachten Tarife könnten als Normaltarife festgelegt werden, und keineswegs sollen die Tarife höher als die aus konkurrierenden Häfen des Auslandes sein. Hiebei ist der Lloyd schon ganz außerordentlich begünstigt, weil er für die wesentlich kürzere Strecke den gleichen Frachtbetrag einnimmt. Alle Subventionen und alle Ausgaben für Triest sind schlecht angewendet, und die Verkehrssteigerung auf den Bahnen nach Triest wird nicht eintreten, wenn nicht der Lloyd via Triest billiger und schneller oder mindestens nicht teuerer und langsamer die Waren an ihren Bestimmungsort bringen kann. Es wäre wünschenswert, daß zur bezüglichen Kontrolle und Evidenzhaltung der Tarife das Seedepartement des Handelsministeriums eine Erweiterung erfahre.

Kartellierungen wären grundsätzlich zu vermeiden, denn Subvention wird gegeben, um einen regelmäßigen, sicheren und billigen Frachtweg zu schaffen. Die Fracht soll eine möglichst fixe Kalkulationsziffer bilden. Zumeist wird aber durch die Kartellierung die Fracht verteuert. Zu diesem Zwecke wird die Subvention nicht gegeben. Würde die Kartellierung uneingeschränkt gestattet werden, so müßte zum mindesten bestimmt werden, daß für die Kartellrouten die Subventionierung aufhört.

Der Vorgang bezüglich der Verhandlungen über die Sicherung regelmäßiger Schiffahrtsverbindungen soll also sein: erst Einigung über das Itinerär als wichtigsten Bestandteil des Vertrages. Ist man über diesen wichtigen Punkt einig, dann kommen die Art und Höhe der Subvention zur Verhandlung und in Verbindung mit derselben soll das Tarifwesen vereinbart werden. Sodann kommt als dritte Etappe der Verhandlungen in Betracht die Zeitdauer des Vertrages, die Organisation der zu subventionierenden Gesellschaften, damit durch die Organisation verbürgt werde: die getreue Ausführung der vertragsmäßigen Verpflichtungen und die Wahrscheinlichkeit, daß die Gesellschaft einem etwaigen gesteigerten Verkehre und gesteigerten Anforderungen des Exportes wie des Importes zu genügen in der Lage sein wird.

In der Absicht, in dieser vorstehend skizzierten Reihenfolge über eine Sicherstellung regelmäßiger, ausreichender Schiffahrtsverbindungen und den Bedürfnissen der Industrie entsprechende Organisation des überseeischen Verkehres Bericht zu erstatten, ist zunächst für heute nachmittags eine Enquête über das Itinerär im weitesten Sinne einberufen worden. Zu derselben sind alle diejenigen geladen, welche gelegentlich der schriftlichen Enquête Anträge wegen des Itinerärs an den Industrierat gestellt haben, und auch der Lloyd. Wir werden es versuchen, die Anträge so zu formulieren, daß eine Übereinstimmung zwischen den Anträgen der Befrächter und der Verfrächter, speziell des Lloyd, herbeigeführt wird, so wie wir es beim Betriebsreglement gemacht haben, damit der Regierung ein nicht angefochtenes Votum zur weiteren Amtshandlung übergeben werden kann. Einigen wird vielleicht die mündliche nach der schriftlichen Enquête überflüssig erscheinen, sie ist es aber nicht. Würden wir jetzt nicht alle diese Wünsche erheben und prüfen, so würden wahrscheinlich, wenn das Gesetz vor das Parlament kommt, dort wieder Wünsche erhoben und Anträge gestellt werden, und es ist immer besser, wenn die Regierung sich dann darauf berufen kann, daß alle Vorschläge bezüglich des Itinerärs schon von einer Interessentenversammlung geprüft und gesichtet wurden und daß das Resultat die Formulierung der Wünsche der Industriellen ist. Gelegentlich der Einvernahme der Interessenten könnten dieselben vielleicht auch über eine eventuelle Revision der Güterklassifikation als Vorarbeit für die Tarife einvernommen werden. Es werden diesbezüglich die Vermehrung der Klassen, Verschiebungen von Raum- in Gewichtsklassen, Beseitigung der Zuschläge, Übersichtlichkeit der Tarife ꝛc., zu diskutieren sein.

Mein Vorschlag geht also dahin, daß wir verhandeln sollen: zuerst über das Itinerär als wichtigste Grundlage der Verträge, dann über Subvention und Tarifwesen zusammen und dann über die eigentlichen Verträge. Schließen Sie sich dieser Meinung an, dann haben wir, ehe wir in die Beratung des Itinerärs eingehen, zunächst eine Anzahl von Vorfragen zu erörtern, die Prämissen für diese Beratung festzustellen. Da kommen nun drei Dinge in Betracht: Das Verhältnis zu Ungarn, die Wirkung des Marine-Unterstützungsgesetzes und die Frage, welche Verkehrsgebiete wir haben wollen.

Bezüglich des Verhältnisses zu Ungarn hat eine bis 1906 geltende Verkehrsteilung mit der vom ungarischen Staate subventionierten „Adria“ stattgefunden. Es fragt sich nun, ob wir uns auf den Standpunkt der Erneuerung oder der Nichterneuerung des Abkommens stellen sollen. Es sind viele Wünsche da nach speziell österreichischen Linien, nach Nichterneuerung des Abkommens mit Ungarn. Allein unsere industrielle Produktion hat speziell für die Seetransportwege nach dem europäischen Westen kein großes Interesse. Der Verkehr nach dem Westen betrifft mehr die ungarischen als die österreichischen Produzenten.

Digitized by Google

Es ist auch die Frage, ob nicht, wenn wir spezielle Linien einrichten, eine Retorsion von Ungarn hinsichtlich des Verkehrs nach dem Osten geübt werden wird. Gewiß wird sie geübt werden. Es werden beide Staaten unnütz viel Geld für Subventionen ausgeben. Unser wirtschaftliches, unser Verkehrsinteresse zwingt uns also nicht, nach dem Westen bestimmte Verkehrswege zu bilden und spezielle Subventionsverträge abzuschließen. Außerdem heißt es ja, daß der Verkehr nach dem Westen immer ganz ausreichende Verschiffungsgelegenheiten in Triest findet. Der Verkehr ist nicht groß, die Etablierung von Verträgen würde also eine wenig rentable, aber ziemlich fühlbare Verteuerung des Seeverkehrs involvieren.

Angesichts dieser Sachlage muß man noch nicht zu dem Schlusse kommen, daß das Abkommen zu erneuern sei — denn es ist reformbedürftig —, aber wir müssen auf dem Standpunkte stehen: den Verkehr nach dem Westen lassen wir offen, bis die Vorschläge Ungarns bezüglich der Erneuerung vorliegen werden. Wir sagen aber schon heute, daß wir an dem Abkommen Änderungen vorzunehmen haben. Es würde also bei unseren weiteren Beratungen heißen: was den Verkehr nach dem Westen anbelangt, so bleibt die Äußerung auf einen späteren Zeitpunkt zurückgestellt, bis die Anträge Ungarns bezüglich der Erneuerung vorliegen werden. Es wird dann noch immer Zeit sein, darauf nicht einzugehen oder zu sagen, welche Änderungen man wünscht.

Was das Marineunterstützungsgesetz betrifft, so hat wohl der Industrierat beantragt, daß neben den subventionierten Linien die freie Schiffahrt Reisezuschüsse, allerdings in einem reduzierten Maße, bekommen soll. Allein nach den mir gewordenen Informationen ist die Regierung nicht geneigt, diesen Antrag des Industrierates anzunehmen, sondern es heißt, es werde grundsätzlich bestimmt, daß das Marineunterstützungsgesetz in der bisherigen Weise aufrecht erhalten bleiben soll. Bleibt es dabei, wird auf diese Weise dem Lloyd die Konkurrenz ferngehalten, so entstünde dann wieder die Frage, ob er nicht unter solchen Verhältnissen eine größe Transportpflicht als jetzt übernehmen müßte. Bleibt umgekehrt das Komitee bei seiner Anschauung, so würde sich wieder die Frage ergeben, ob nicht in diesem Falle der Lloyd wieder für Mehrfahrten auf Reisezuschüsse in demselben Umfang Anspruch habe wie die freie Schiffahrt. Logisch ist es, daß man, wenn dem Lloyd so zu sagen Konkurrenz gemacht werden kann, wenn für Fahrten neben den subventionierten Linien der freien Schiffahrt Reisezuschüsse gegeben werden, dann sagt: das fahrplanmäßige und vertragsmäßige Schiff ist das subventionierte, das zweite, dritte, das der Lloyd die Fahrt machen läßt, soll, vorausgesetzt, daß sonst den Bedingungen des Marineunterstützungsgesetzes entsprochen wird, die Reisezuschüsse in derselben Weise erhalten wie die andern Prämienberechtigten.

Die dritte Prämisse betrifft die Verkehrsteilung. Das Komitee hat in der Sitzung vom 9. Juni die Sicherstellung des Verkehres durch verschiedene Verträge, respektive verschiedene Gesellschaften in Aussicht genommen, und aus der damaligen Debatte kann man die Verkehrsgebiete förmlich konstruieren:

Erstens Verkehr nach dem Osten: Mittelmeer- und indischer Dienst, Verkehr nach China, Japan, Persien und Ostafrika: dafür wäre in erster Linie der Lloyd in Aussicht genommen.

Zweitens der Verkehr nach dem gesamten Amerika.

Drittens der adriatische Dienst. Hier habe ich angemerkt: „Mit einem anzufügenden Lokaldienste für Triest und das Küstenland". Seither sind allerdings Veränderungen eingetreten, wir stehen bereits vor einem Vertrage. Von unserem Standpunkt der Gesamtindustrie hat allerdings dieser dalmatinische Verkehr mehr provinziales Interesse, die cisleithanische Güterproduktion bedarf für den Dalmatinerverkehr keiner besonders umfangreichen oder kostspieligen Vorsorge.

Die Angelegenheit der Schiffahrtsverbindungen wird vom Komitee allgemein behandelt, dennoch hat man den Verhältnissen Rechnung tragend und mit Rücksicht auf den Antrag, in dessen Folge diese Beratungen stattfinden, die Erneuerung des Lloydvertrages im Auge.

Deshalb erlaube ich mir, bezüglich desselben eine vorläufige Äußerung zu erstatten.

Das Komitee hat in seiner Sitzung vom 9. Juni d. J. hinsichtlich des Antrages wegen Erneuerung des Lloydvertrages sich dahin ausgesprochen, daß der Lloyd, als alter Vertragsteil, in erster Linie als Vermittler des heimischen Verkehres zur See in Betracht kommt, es wurde aber hinzugefügt, daß der Lloyd, um für ein langsichtiges und umfangreiches Abkommen vertragsfähig zu sein, besser fundiert und besser organisiert sein müßte. Es ist deshalb geboten, zu skizzieren, in welcher Weise die Vertragsfähigkeit zu verstehen sei.

Die Organisation der Gesellschaft muß zur Grundlage haben die Bewältigung des Verkehrs zu Tarifsätzen und Fahrzeiten, welche es ermöglichen, via Triest mindestens nicht teurer und nicht in längeren Fahrzeiten die Waren an ihren Bestimmungsort zu bringen als aus den konkurrierenden Häfen.

Der Lloyd müßte

a) durch seine Organisation befähigt sein, den Dienst verläßlich zu versehen;
b) eine reine Bilanz ausweisen und
c) genügende Mittel für die Komplettierung seines Schiffsparkes beschaffen;
d) weiters wäre derselbe zu verpflichten, auch weiterhin günstige allgemeine Transportbedingungen, insbesondere das Konnossement betreffend, zu bieten.

In diesem letzten Punkte hat eine durchaus befriedigende Auseinandersetzung zwischen uns und

Digitized by Google

dem Lloyd stattgefunden und ich glaube, was die allgemeinen Transportbedingungen des Lloyd betrifft, ist jetzt alles klaglos.

Prüft man die Bilanz, soweit sie aus den Rechenschaftsberichten prüfbar ist, so wäre dieselbe in folgender Weise neu aufzustellen:

a) Es sind auszuscheiden: die Defizite aus den Vertragsjahren 1889/1891 von 904.000 K, welche mit Erlaubnis der Regierung als Aktivum eingestellt wurden. Für den gewöhnlichen Verstand ist das kaum zu begreifen. Das englische Parlament kann alles, mit dem § 14 kann man auch allerlei. Aber das ist doch ausgeschlossen: die Erlaubnis der Regierung macht noch nicht aus einem Verlust ein Vermögensteil;

b) figuriert in der Bilanz die Wertdifferenz der Anleihen mit 3,054.000 K. Die Differenz zwischen dem Nominale der Schuld und dem Betrag, den man für dieselbe erlöste, kann ganz gewiß nicht als ein Aktivum angesehen werden;

c) die Außenstände, die laufende Rechnung per 3,907.853 K sind einer Sichtung auf ihre Bonität zu unterziehen; eine Abschreibung hat nicht stattgefunden und ich bin überzeugt, es besteht wahrscheinlich die Notwendigkeit, verschiedene Beträge auszuscheiden;

d) das Inventar und die Immobilien in- und außerhalb Triests sind einer Neuinventur und Abschätzung zu unterziehen;

e) bei Arsenal und Werkstätte ist mangels eines Erträgnisses die Kapitalisierung auf Grund eines abzuschätzenden reellen Erträgnisses nicht möglich, sohin wäre der reelle Grund- und Sachwert einzustellen;

f) das Administrationsgebäude in Triest ist auch zu hoch eingestellt und wäre auf Grund des vierprozentigen Erträgnisses zu kapitalisieren;

g) was nun die Hauptpost, nämlich den Wert der Flotte der Gesellschaft anbelangt, 46,745.050 K, so wären zunächst die Abschreibungen von zwei Jahren, welche seinerzeit mit Erlaubnis der Regierung unterblieben sind, bei denjenigen der Schiffe, welche noch zu Buche stehen, vorzunehmen; denn es sind ja deswegen doch die Schiffe abgenützt und weniger geworden. Nach der neuen Vertragsbestimmung über das Itinerär wird die Zuweisung der Schiffe für den betreffenden Verkehr erfolgen können, man wird dann erst wissen, welche Schiffe für den neugeregelten Dienst verwendbar sind oder nicht. Die verwendbaren Schiffe können mit dem durch obige erwähnte Abschreibungen festgestellten Werte in das Aktivum aufgenommen werden, die Schiffe jedoch, welche für den neuen Schiffahrtsvertrag nicht mehr ausreichen, wären nur mit dem Verkaufswerte einzustellen.

Das wäre eine korrekte und unanfechtbare Bilanz. Nach dieser Bilanzrichtigstellung würde aber nach meiner Meinung nur ein sehr kleines reelles Aktivvermögen erübrigen, und da drängt sich wohl die Frage auf: kann eine Gesellschaft mit einem so kleinen Aktivum und einem so großen Schuldenstande von 40 Millionen Kronen als genügend fundiert betrachtet werden?

Sie wissen, daß die Tilgung des letzten Anlehens mit dem Jahre 1906 beginnt und erst mit dem Jahre 1965 endigt. Die Hypotheken sind die Schiffe. Was wird von diesen in 20 Jahren noch vorhanden sein? Es ist unfaßbar, wie man die Rückzahlung des Anlehens bis zum Jahre 1965 gestatten konnte auf Grund einer Hypothek, die in zwei Jahrzehnten längst entwertet sein wird. Es ist nur bedauerlich, daß das Seedepartement einer solchen Art der Schuldenkontrahierung beziehungsweise Schuldentilgung seine Zustimmung gegeben hat. Wenn wir den Vertrag nicht erneuern, so sind diese Prioritäten wenig sicher. Eine Gesellschaft mit einem so großen Schuldenstande und einem so kleinen Aktivum, mit alten Schiffen — ich glaube, es sind ja unter den Schiffen nur 15, die unter 15 Jahre alt sind — ist nicht genügend fundiert für den Abschluß eines Geschäftes von so großem Umfang und so langer Vertragszeit und ist nicht genügend fundiert für den großen Vorschuß, den sie vom Staate verlangt.

Der Lloyd unterscheidet sich nämlich in dieser Richtung sehr stark von anderen Unternehmern, die zur Regierung kommen, um mit dem Staate ein Geschäft zu machen. Andere Unternehmer weisen auf ihre Mittel hin und auf ihre Befähigung, das Geschäft gut und richtig auszuführen. Der Lloyd aber sagt: ich habe kein Geld, ja kaum die Mittel für die Schuldenzahlung, gib mir einen großen Kredit und einen lukrativen Vertrag, damit ich die Mittel zum Geschäftsbetriebe und Gewinn habe.

Das ist ein Antrag, den wir weder unterstützen können, noch unterstützen dürfen, wenn auch unsere Industriefreundlichkeit und unser Industrieschutz auf den Lloyd im weitesten Maße ausgedehnt werden soll. Soll der Lloyd für dieses umfangreiche, langsichtige und schwierige Geschäft vertragsfähig sein, so muß er selbst seine Mittel komplettieren. Ich halte es für notwendig, daß er, nachdem diese Art der Bilanzierung vorgenommen worden ist, ein reelles Aktivkapital von mindestens 20 Millionen Kronen ausweist, und erst dann, wenn dies der Fall ist, wenn er einen großen Teil der Mittel für die Komplettierung seines Schiffsparkes selbst beschafft hat, ist er für den großen Staatsvorschuß, den er verlangt, genügend kreditfähig.

Die Vertragsdauer von 15 Jahren halte ich für vollkommen ausreichend. Der Lloyd kann in dieser Zeit die neuen Schiffe abschreiben, und der Staat hat gar keine Ursache, für eine Leistung, die jederzeit zu

Digitized by Google

beschaffen ist, sich länger als es notwendig ist, mit einer so großen Summe zahlungspflichtig zu machen. Wer weiß, was für ein Bild die Landkarte in 15 Jahren bieten wird und welche politischen Veränderungen und Veränderungen in den Zöllen den Seeverkehr auf eine ganz andere Basis stellen und den Lloydvertrag vielleicht ganz unnötig machen werden. Außerdem wissen wir ja nicht, ob der Lloyd nicht vielleicht schon nach zehn Jahren sich wieder in diesem Zustande fast der Insolvenz befinden wird, und welche neuen Mittel der Staat dann wieder würde aufwenden müssen. Unter solchen Verhältnissen erscheint eine Bindung auf länger als 15 Jahre nicht ratsam. Es ist ja doch eine große Belastung, welche da der Staat auf sich nimmt.

Die Vermehrung des Aktienkapitals und der Staatsvorschuß lassen sich rechtfertigen durch die Wahrscheinlichkeit einer größeren Prosperität des Unternehmens, da unsere Exporteure und wir alle einen Aufschwung des Triester Verkehres annehmen. Die neuen Bahnen und die geänderten Verhältnisse in Triest werden ja auch das ihrige dazu beitragen und es ist zu erwarten, daß bei einigermaßen rationeller Führung der gesteigerte Verkehr auch auf die Bilanz und die Erträgnisse des Lloyd vorteilhaft zurückwirken werden.

Hinsichtlich der Organisation der Verwaltung möchte ich vorläufig auf die Details nicht eingehen. Es sei mir aber gestattet, dem Wunsche Ausdruck zu geben, daß der Sitz der Gesellschaft nach Wien verlegt werde, denn für mannigfache, die Organisation wie die Geschäftsführung betreffende Entscheidungen wird das Wiener Milieu günstiger sein. Hier ist auch der unmittelbare Verkehr mit der Zentralstelle und dem Gros der Befrachter möglich. Alles dies läßt es wünschenswert erscheinen, den Verwaltungsrat hier tagen zu lassen.

Dies sind die Hauptmomente, welche ich in meinem Berichte hervorheben möchte. Die vorstehenden Ausführungen und hauptsächlich die Ausführungen der Herren Mitglieder des Komitees werden wohl genügen, das Handelsministerium über die Intentionen des Komitees beziehungsweise des Industrierates zu informieren.

Vorsitzender: Bevor wir in die Diskussion eintreten, gestatten Sie mir, daß ich dem Herrn Referenten für die ausgezeichnete Behandlung dieses außerordentlich schwierigen und spröden Gegenstandes meinen Dank ausspreche.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die von dem Herrn Referenten aufgestellten Satzungen oder Thesen angegriffen werden können, daß man in dem einen oder andern Punkte anderer Anschauung sein kann; allein der Herr Referent hat seine schwierige Aufgabe insoferne vollkommen bewältigt, als er eine Reihe von Sätzen aufgestellt hat, bezüglich deren wir in der Lage sind, einen positiven oder negativen Beschluß fassen zu können, und daß wir dadurch, ich möchte sagen, aus dem allgemeinen Chaos der Gedanken, als welches sich die frühere Diskussion dargestellt hat, nunmehr zu konkreten Anträgen gelangen können.

Ich möchte vorschlagen, daß wir nicht neuerlich eine Generaldebatte abführen, sondern daß wir die einzelnen Satzungen, welche der Herr Kollege Singer als Referent aufgestellt hat, zur Diskussion stellen. Demnach wäre zunächst eine Debatte über das Itinerär abzuführen, wobei der westliche Verkehr mit Rücksicht auf das Verhältnis zu Ungarn vorläufig auszuschalten wäre, eine zweite Diskussion über die Stellungnahme des Komitees in der Frage der Parallelfahrten unter Rücksichtnahme auf unsere früheren Beschlüsse bezüglich des Marineunterstützungsgesetzes, und eine dritte Diskussion über die Verkehrsgruppenbildung, welche Herr Kollege Singer vorgeschlagen hat. Wenn wir damit fertig sein werden, können wir dann zur Frage des künftigen Lloydvertrages als solchen übergehen, und da wäre nach dem Vorschlage des Herrn Referenten zunächst die Frage der Bilanz zur Diskussion zu stellen, sodann die Frage der Beschaffung der Geldmittel und der Unterstützung des Staates zum Zwecke der Erneuerung des Schiffsparkes des Lloyd, und drittens die Frage der Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach Wien: in vierter Reihe wäre die Frage der Zulässigkeit oder Nichtzulässigkeit, Unbeschränktheit oder Beschränkung der Kartellierungsmöglichkeit des Lloyd zu behandeln und als fünfter Punkt, welcher mit dem vierten in unmittelbarem Zusammenhange steht, die Frage, in welcher Weise das Tarifhoheitsrecht des Staates beim künftigen Lloydvertrage auszudehnen wäre, und welche Tarifevidenzämter, beziehungsweise welche Organisation diesbezüglich zu schaffen wäre.

Selbstverständlich würde ich, wenn die Herren meinem Vorschlage zustimmen, bei der Erörterung aller dieser Fragen die größte Redefreiheit walten lassen. Ich glaube, wir würden auf diese Weise am schnellsten zu einer Klärung gelangen.

Es ist klar, daß bezüglich der einzelnen Punkte verschiedene Anschauungen zur Geltung gelangen können, und daß, wenn wir in dem einen oder dem andern Punkte zu einer Einigung nicht gelangen würden, es Aufgabe des Komitees sein wird, auch die divergierenden Anschauungen zum Ausdrucke zu bringen.

Wenn seitens der Herren bezüglich der geschäftlichen Behandlung ein gegenteiliger Vorschlag nicht gemacht wird, so würde ich annehmen, daß die Herren mit diesem Vorgange einverstanden sind. *(Zustimmung.)* Ich stelle also jetzt die erste Frage zur Diskussion, mit Ausschaltung der Frage des Verkehrs westwärts von Triest, beziehungsweise über Gibraltar.

Mitglied **Economo**: Das, was Herr Kommerzialrat Singer bezüglich der Offenlassung der Frage des westlichen Verkehres gesagt hat, scheint mir sehr richtig und zutreffend zu sein. Auch ich glaube, es ist besser, wenn wir diese Frage heute noch nicht besprechen, nachdem ja der westliche Verkehr für den Vertrag mit dem Lloyd nicht in Berücksichtigung kommt. Uns handelt es sich vor allem darum, die bestehenden Linien zu verbessern und die vorhandenen Mängel zu beseitigen. Nachdem wir nun nicht wissen, wie sich Ungarn seinerzeit zu dieser Frage stellen wird, und nachdem andrerseits die freie Marine gerade so gut auch nach dem Westen fahren kann wie nach dem Osten, so glaube ich, daß wir unser Votum über diese Frage bis zum Jahre 1906 verschieben können.

Referent: Nach Bekanntgabe der Vorschläge Ungarns in dieser Angelegenheit werden wir darüber sprechen.

Vorsitzender: Wir schreiten zur Abstimmung. Der erste Satz der Anträge des Herrn Referenten lautet:

„In Anbetracht der noch ausstehenden Proposition Ungarns über die Erneuerung des Abkommens vom 20. Jänner 1898 und über die Bedingungen desselben können bezüglich der Relationen nach dem europäischen Westen die Äußerungen des Komitees erst in einem späteren Zeitpunkte abgegeben werden."

Ich bitte jene Herren, welche für diesen Antrag sind, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Der Antrag ist einstimmig angenommen.

Wir gelangen nun zu dem zweiten Satze:

„Daß Reisezuschüsse neben den subventionierten Linien gemäß dem jetzt gültigen Marinesubventionsgesetz nicht gewährt werden."

Dazu möchte ich nur in redaktioneller Hinsicht bemerken, daß das Wort „neben" den Sinn nicht ganz genau bezeichnet. Ich würde etwa sagen: „für parallel laufende Fahrten". Doch das ist Sache der Stilisierung.

Mitglied Ritter v. **Hütterott**: Der Herr Referent hat in seinen sehr interessanten Auseinandersetzungen selbst schon erwähnt, das Subkomitee möge sich darüber schlüssig werden, auf welcher Basis wir die Besprechungen weiter führen werden, ob auf Basis der Beschlüsse, die der Industrierat seinerzeit gefaßt oder auf einer anderen Basis. Meiner Ansicht nach kann darüber kein Zweifel obwalten. Der Industrierat hat seinerzeit, vor einem Jahre ungefähr, nach vielmonatlichen Beratungen in einer Plenarsitzung den Beschluß gefaßt, daß die Regierung gebeten werde, im neuen Marineunterstützungsgesetz Reisezuschüsse auch für Parallelfahrten auf Linien, die von einer subventionierten Gesellschaft schon befahren werden, zu gewähren.

Seitdem sind gar keine Umstände eingetreten, welche uns zeigen könnten, daß die Regierung unsere nach vielmonatlichen reiflichen Studien und Verhandlungen zum Ausdruck gebrachte Bitte nicht gewähren würde. Läge ein neues Gesetzprojekt vor, in welchem zum Ausdruck käme, daß dieser Vorschlag des Industrierates nicht gewährt wird, so wäre es selbstverständlich, daß wir uns auf die Basis dieses neuen Gesetzes stellen müßten. Nachdem dies aber nicht der Fall ist, können wir nur hoffen, daß die Regierung in dem neuen Gesetze um so mehr unsere Wünsche berücksichtigen wird, als sie an Bedingungen geknüpft waren, welche eine Konkurrenzierung des Lloyd durch die freie Schiffahrt ausschließen. Diese würde dadurch nur befähigt werden, mit ausländischen Dampfern erfolgreich zu konkurrieren.

Ich glaube daher, daß wir vor allem an den Herrn Vertreter der Regierung die Frage richten müßten, ob es richtig ist, daß wir auf Erfüllung dieser Bitte absolut nicht zu rechnen haben. Wenn uns das nicht gesagt wird, so wäre es, glaube ich, eine Schädigung des Industrierates, wenn wir uns auf eine andere Basis stellen würden, als die der gefaßten Beschlüsse.

Mitglied **Economo**: Ich wollte ebenfalls mit der Frage an den Herrn Regierungsvertreter beginnen. Denn so lange wir nicht die Intentionen der Regierung kennen, ist es sehr schwer, sich über den Gegenstand auszusprechen.

Ministerialrat **Delles**: Die Ausführungen des Herrn Referenten haben, wie mir scheint, den Eindruck erweckt, als ob in der Frage des Gesetzentwurfes, betreffend die Förderung der Handelsmarine, bereits eine Entscheidung der Regierung vorliegen würde. Leider ist dies noch nicht der Fall. Die Verhandlungen haben, wie den Herren bekannt ist und wie auch schon wiederholt in den Zeitungen verlautet hat, bis jetzt eigentlich zu einer Einigung nicht geführt, und gerade der Punkt der Parallelfahrten ist derjenige, in welchem eine Einigung nicht erzielt worden ist.

Es haben sich im Schoße der Regierung selbst diesbezüglich zwei Strömungen geltend gemacht: die eine, welche im Interesse der freien Marine diese Fahrten frei lassen wollte, und die andere, welche im Interesse der regulären Schiffahrt gegen die Freilassung der Parallelfahrten ist. Diese zwei Strömungen haben bis jetzt zu einer Klärung nicht geführt. Im Gegenteil, infolge des immer näheren Heranrückens des Zeitpunktes, in welchem der Lloydvertrag erneuert werden soll, dann mit Rücksicht auf unser Verhältnis zu Ungarn, mit Rücksicht darauf, daß unsere künftige Schiffahrtspolitik vielleicht mit Ende 1906

an einem Wendepunkte stehen wird, konnte bisher eine Einigung über diesen Punkt nicht erzielt werden. Und deswegen hält es auch die Regierung für das beste, wenn alle diese Fragen im Zusammenhange gelöst werden würden, das heißt, daß eben die Entscheidung über die Zulässigkeit oder Nichtzulässigkeit der Parallelfahrten im Zusammenhange mit der Frage der Erneuerung des Lloydvertrages erfolge.

Mitglied Kommerzialrat **Escher**: Die Sache ist von großer Wichtigkeit, und es würde gar nichts schaden, wenn man, trotzdem bei dem früheren Beschluß gewiß vorzügliche Motivierungen für die Gestattung der freien Schiffahrt auf den bereits subventionierten Linien vorgebracht worden sind, vielleicht ganz kurz die Motivierung durchgeht. Beispiele sind immer das beste. Ich will ganz kurz einige Beispiele anführen, welche klar machen werden, welchen großen Schaden wir der österreichischen freien Reederei zufügen würden, wenn wir von dem früheren Beschlusse heute abgehen müßten. Wenn ich selbst heute wüßte, daß die Regierung den damaligen Beschluß nicht gutheißen könnte, so müßte ich doch den Antrag stellen, daß der Industrierat trotzdem bei jenem Beschlusse beharre.

Der Lloyd ist auf der Bombaylinie subventioniert und fährt auf dieser Linie ein-, auch zweimal im Monat. Wenn die große Exportsaison für die Baumwolle in Bombay kommt, das ist in den Monaten Dezember bis Mai, fahren neben dem Lloyd vielleicht fünf, sechs Outsiderschiffe nach Triest vollbeladen mit Baumwolle. Das sind meist Schiffe englischer, ausländischer Flagge. Die Engländer sind bekanntlich in einer besseren Lage als wir österreichische Reeder, weil sie die Mittel haben, die freie Schiffahrt besser auszunützen. Wenn wir nun unsere Schiffe aus dieser Linie ausschließen, so zahlen wir eigentlich der ausländischen Flagge die Frachten, die wir anderenfalls unserer freien Reederei gezahlt hätten. Wozu sollen wir diese Frachten ins Ausland gehen lassen? Es wäre auch ein Tort an unserer freien Schiffahrt, wenn deswegen, weil eine Linie, welche nur zwei Dampfer im Monat laufen läßt, subventioniert sein soll, alle anderen, die vier- und fünfmal im Monat Dampfer laufen lassen, ausgeschlossen sein sollen.

Der Import von Reis aus Birma beträgt, seitdem unsere Reisschälindustrie eine solche Ausdehnung genommen hat, 1,000.000 bis 1,200.000 Meterzentner im Jahre. Der Lloyd befährt diese Linie einmal im Monat. In den vier Monaten, wo der Reis verschickt wird, macht das vier Dampfer. Im ganzen kommen aus den birmanischen Häfen gegen 20 nach der Adria, meist ausländischer Flagge, weil die österreichischen Schiffe nicht mittun können.

Ich bin überzeugt, daß in den früheren Sitzungen, denen ich nicht beiwohnen konnte, die Motivierung bereits eine reichliche war und beschränke mich deshalb auf diese zwei Beispiele zum Beweise dafür, daß man neben den subventionierten Linien auch die freie Schiffahrt unterstützen muß. Ich schließe mich deshalb dem Antrage des Herrn v. Hütterott an.

Mitglied **Economo**: Die Antwort, die Herr Hofrat Delles auf die Frage wegen Erneuerung des Marineunterstützungsgesetzes gegeben hat, nimmt mich, offen gestanden, sehr wunder. Denn, als wir im vorigen Jahre im Plenum den Beschluß faßten, die Regierung zu bitten, das Marineunterstützungsgesetz womöglich einer raschen Erledigung zuzuführen, hat der Herr Handelsminister die Güte gehabt, zu versichern, daß die Unterhandlungen, welche im Zuge seien, wahrscheinlich zu einer sehr schnellen Lösung der Frage führen werden und er die Marinekreise infolgedessen beruhigen könne, daß sie bald aus diesem Stadium der Unsicherheit herauskommen werden.

Nach den Worten, die wir jetzt vom Herrn Hofrat gehört haben, scheint dies aber nicht der Fall zu sein, nachdem einer der Hauptpunkte, welche die Marine interessieren, und infolgedessen wahrscheinlich das ganze Gesetz bis 1906 in Schwebe bleiben soll und bis dahin wahrscheinlich das Gesetz provisorisch von Jahr zu Jahr verlängert werden wird. Dieses Stadium der Unsicherheit kann nur einen großen Schaden für die Entwicklung der österreichischen freien Handelsmarine bedeuten und ich möchte da schon sehr lebhaft bitten, daß wir an die Regierung den dringenden Appell richten, daß ja nicht dieser Plan durchgeführt werde, sondern daß die Regierung den Beschluß, den der Industrierat damals gefaßt und die Bitte, die er an die Regierung gerichtet hat, in Berücksichtigung ziehe und das Marineunterstützungsgesetz doch früher, womöglich noch in diesem Jahre, wie wir ja so eindringlich gebeten hatten, zum Abschlusse bringe.

Die Ungewißheit hat der Entwicklung unserer Marine schon großen Schaden zugefügt. Eine Menge Okkasionen, die österreichische Handelsflotte zu vergrößern und zu verstärken, was ja für die Zukunft von großer Bedeutung sein wird, wenn der Hafen fertig und die Bahn ausgebaut sein wird, werden verpaßt. Viele Schiffe, die sonst gebaut würden, werden nicht gebaut und wir werden uns bei Eröffnung der Bahn und des neuen Hafens im Besitze eines ungenügenden Schiffsmaterials befinden. In erster Linie möchte ich also neuerdings die Bitte an die Regierung richten, daß über das Gesetz entschieden und es möglichst bald dem Parlament zur Erledigung vorgelegt werden möge.

Was nun die Zulassung der Parallelfahrten betrifft, so kann ich mich wieder nur auf das berufen, was ich so oft schon im Industrierat erwähnt habe: daß dem Lloyd aus diesen Parallelfahrten, wie wir sie vorgeschlagen haben, absolut keine Konkurrenz

erwächst. Wenn man daher den Lloyd auch noch so sehr begünstigen will, und ich bin der erste, welcher trachten möchte, daß ein für beide Teile günstigerer Vertrag abgeschlossen werde, welcher die Existenz des Lloyd sichert, so begreife ich doch andrerseits nicht, weshalb man in diesem Punkte irgend eine Gefahr für den Lloyd sieht.

Wir haben früher beschlossen, daß die freie Schiffahrt im Mittelmeer überhaupt keine Subvention bekommen soll. Also auf den Alexandrienfahrten, Levantefahrten, kurz überall, wohin der Lloyd Linien eingerichtet hat, darf ihm die freie Marine keine Konkurrenz bieten. Es würde sich demnach nur um die Fahrten über den Suezkanal hinaus handeln. In dieser Beziehung hat gerade der Herr Vorredner durch ein Beispiel illustriert, daß der Lloyd da sehr wenig in Mitleidenschaft gezogen wird und daß vielmehr unserer österreichischen Handelsmarine die Hauptkonkurrenz seitens der Gesellschaften fremder Staaten gemacht wird. Übrigens sind ja auch die Schiffe des Lloyd nicht auf den Transport von Massengütern eingerichtet, sondern auf Teilladungen. Der Bau der Schiffe ist ein ganz anderer. Infolge dessen ist es schon aus technischen Gründen unmöglich, daß die Schiffe der freien Marine in diesen Relationen den Schiffen des Lloyd Konkurrenz machen. Der Lloyd kann auf den Schiffen, die er heute besitzt, keine großen Reis- oder Baumwolladungen verfrachten und somit auf diesen Linien nicht mit der freien Marine konkurrieren. Andrerseits ist ja auch die Subvention, welche die freie Marine erhalten soll und welche bei Schiffen fremder Konstruktion noch um 25 Prozent herabgesetzt wird, im Vergleich zu der Subvention, welche der Lloyd genießt, so gering, daß sogar dann, wenn die Schiffe des Lloyd hiezu geeignet wären, eine Konkurrenz dennoch vollständig ausgeschlossen wäre.

Ferner hat der Herr Referent darauf hingewiesen, daß, wenn man von dem früheren Beschlusse nicht abkommen soll, man den Lloyd zu allen Fahrten zulassen muß. Das ist ein Punkt, gegen den sich die freie Marine wehren müßte. Der Antrag wäre sonst an und für sich ganz vernünftig. Wir haben ja seinerzeit auch darüber in unseren Diskussionen oft beraten, waren aber davon abgekommen. Wollten wir nun darauf zurückkommen, so müßte in diesem Falle das, was wir dem Plenum in diesem Punkte vorgeschlagen haben, wieder geändert werden.

Wir haben beschlossen, daß die freie Schiffahrt im Mittelmeer keine Subvention erhalte. Es würde nun, falls wir den Lloyd auch auf Reisen in freier Fahrt die Subvention auf Basis des Marineunterstützungsgesetzes zugestehen wollten, die freie Schiffahrt vom Mittelmeere nicht auszuschließen sein, das heißt, sie müßte dort ebenso wie überall gleichmäßig subventionsberechtigt sein. Wir müßten jedoch, wie gesagt, unseren Beschluß betreffs aller Restriktionen, den wir in der siebenten Plenarsitzung gefaßt haben, wieder umstoßen.

Referent: Sehen wir der Sache ins Gesicht. Das Handelsministerium steht auf dem Standpunkte der freien Marine, das Finanzministerium nicht. Wir haben in Österreich immer gesehen, daß bei einer Meinungsverschiedenheit zwischen dem Finanzministerium und dem Handelsministerium das Finanzministerium das stärkere ist. Also täuschen Sie sich nicht. Dann kommt noch der Einfluß der Agitation und ich weiß nicht was noch zur Geltung. Da ist immer der Lloyd mit seinen Banken stärker als Sie. Wenn der Industrierat auch auf seinem Standpunkte beharrt, erzwingen können wir die Durchführung unserer Anträge nicht. Wir sind ja nur eine beratende Körperschaft. Ich bin Realist und glaube, daß wir auf den Anträgen des Industrierates nicht vollständig bestehen sollten.

Logisch ist es aber, daß, wenn die freie Marine Reisezuschüsse bekommt, die subventionierten Gesellschaften nicht ausgeschlossen sein sollen. Das fahrplan- und vertragsmäßige Schiff ist subventioniert und das zweite und dritte soll dasselbe Recht haben, wie die Schiffe jeder anderen Gesellschaft. Ich würde Ihnen demnach empfehlen, folgendes auszusprechen:

„Das Komitee, bezüglich der Reisezuschüsse auf dem Standpunkte des Industrierates stehend, daß Reisezuschüsse auch für Fahrten neben den subventionierten Linien gewährt werden sollen, hält es aber für zulässig, daß die subventionierten Gesellschaften für nicht vertragsmäßige Fahrten auch Anspruch auf Reisezuschüsse gemäß dem Marineunterstützungsgesetze haben sollen."

Das heißt mit anderen Worten, sie bekommen Reisezuschüsse in beschränktem Umfange neben den subventionierten Linien, hingegen haben aber auch die subventionierten Gesellschaften darauf Anspruch. Ich glaube, das wäre die beste Form, um den Gegensatz zwischen den beiden Schiffahrtsgruppen auszugleichen.

Vorsitzender: Ich konstatiere ex praesidio, daß der gegenwärtige Antrag des Herrn Referenten von seinem ursprünglichen Antrage abweicht, und ich stelle nunmehr diesen modifizierten Antrag des Herrn Referenten zur Diskussion.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger:** Ich erlaube mir, einige Aufklärungen über die in Diskussion stehende Frage zu geben. Nach harten Kämpfen haben wir uns endlich entschlossen, der freien Marine auch gewisse Prämien auf solche Fahrten zu geben, welche sie gegen den Lloyd macht. Wir sind dabei von folgenden Erwägungen ausgegangen: Wir haben uns gefragt, ob dem Lloyd dadurch ernstlich eine Konkurrenz bereitet wird. Denn es ist ja richtig, daß man,

Digitized by Google

wenn man dem Lloyd auf der einen Seite gibt, es ihm nicht wieder auf der anderen Seite durch die Konkurrenz entreißen lassen kann. Wir haben nun die Sätze und die Bedingungen derart festgesetzt, daß das nicht zu befürchten ist. Ich will das durch ein Beispiel illustrieren. Wir haben die allgemeine Subvention für die freie Marine mit 12 h festgesetzt. Wenn sie dem Lloyd Konkurrenz macht, wurde dieser Satz mit 7½ h festgesetzt und wenn die Schiffe in unseren eigenen Docks gebaut sind, eine erhöhte Prämie von 10 h. Was ist nun der Effekt? Ein solches Schiff bekommt für die Reise nach Bombay und retour im ganzen etwa 16.000 K. An Suezkanalgebühren allein hat es aber 40.000 K zu erlegen. Es bekommt also nicht einmal die Hälfte der Suezkanalgebühren. Der Suezkanal ist demnach ein sehr mächtiger Damm.

In jenen Relationen, wo keine Suezkanalgebühren und keine so hohen Mauten zu zahlen sind, waren wir sehr vorsichtig. Wir haben beschlossen, daß die freie Marine im Mittelländischen Meere nichts bekommt. Da kann sie also dem Lloyd nichts machen. Nur wo die Spesen ganz enorme sind, haben wir ein kleines Trinkgeld gewährt. Es besteht demnach gar kein Anlaß zu der Befürchtung, daß dem Lloyd eine Konkurrenz erwachsen könnte, und ich schließe mich also der Ansicht des Kollegen Escher an, daß wir dadurch die fremden Schiffe von Triest fernhalten und unsere freie Marine etwas ermuntern, diesen gefährlichen Paß des Suezkanals zu passieren und ihre Tätigkeit nicht bloß auf Getreidesendungen auszudehnen, sondern auch für uns etwas zu tun. Das waren die Erwägungen, die uns bestimmten, darauf einzugehen.

Ich war mit den damaligen Beschlüssen nur aus dem Grunde nicht ganz zufrieden, weil ich es ausgeschlossen haben wollte, daß die fremdländisch gebauten Schiffe ebensogut gestellt sein sollen wie die österreichischen. Ich habe die Sache sehr genau erwogen und glaube, wir würden uns selbst einen Schlag ins Gesicht geben, wenn wir unseren Beschluß annullieren.

Vorsitzender: Ich konstatiere nur tatsächlich, daß Herr Singer seinen Antrag geändert hat.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger:** Der Herr Referent möge auch in Antrag bringen, daß der Lloyd auf den freien Fahrten nicht schlechter gestellt werde als die anderen Gesellschaften; denn ich muß dem Lloyd das Zeugnis ausstellen, daß er auch freie Fahrten eingestellt hat, wofür er von der Regierung nichts bekommen hat. Er hat auch jene Sätze nicht bekommen, zu denen die freie Marine berechtigt ist. Es erscheint mir als ein Gebot der Gerechtigkeit, daß wir sagen, daß, wenn der Lloyd außer den vertragsmäßigen Fahrten noch andere Fahrten unternimmt, er nicht schlechter gestellt sein soll als die anderen. Wir riskieren dabei ja nichts. Wir sollten in dieser Richtung die Gesetze anderer Länder nachahmen, in denen zum Beispiel bestimmt wird, wenn eine Linie, für welche eine Postsubvention gezahlt wird, auch unter den Bestimmungen für die freie Marine eine Prämie beziehen will, so darf diese Linie nicht mit Schiffen befahren werden, welche mit der Postsubvention belegt sind. Dafür muß ein ganz separater Schiffspark bestehen. Weiter ist festgesetzt, daß die Schiffe nicht älter als 15 Jahre sein dürfen. Auch diese Bestimmung ist zu Gunsten der freien Marine.

Unter solchen Umständen ist es gefährlich, wenn wir aussprechen, daß wir nicht bei den alten Beschlüssen beharren wollen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vukovič:** Es ist seit jeher eines der Hauptpostulate der freien Marine, daß die sogenannten Parallelfahrten subventioniert werden, und es freut mich daher, daß der Herr Referent von seiner früheren Anschauung abgekommen ist und nunmehr auch gegen die Subventionierung der Parallellinien nichts einzuwenden findet. Wir haben diesen Beschluß seinerzeit nach mehrmonatlicher Prüfung der Verhältnisse gefaßt und ich glaube, es liegt kein Anlaß vor, daß wir jetzt wieder von diesem Beschlusse abgehen. Ich möchte daher anraten, daß wir in Bezug auf die Subventionierung der Marine an unserem Standpunkte, den wir seinerzeit eingenommen haben, festhalten. Es würde gewiß dem Ansehen dieser vornehmen Körperschaft, ich will nicht sagen schaden, aber doch abträglich sein, wenn wir heute wieder etwas anderes beschließen wollen.

Nachdem ich mit unseren maritimen Kreisen in ziemlich engem Kontakt stehe, kann ich konstatieren, daß die damaligen Beschlüsse in diesen Kreisen, insbesondere in den Reederkreisen, einen guten Eindruck gemacht haben, und daß man mit dem, was damals beschlossen wurde, zufrieden ist. Nun liegt nach meiner Auffassung durchaus kein Grund vor, daß wir plötzlich von diesen Beschlüssen abgehen, auch hinsichtlich der Fahrten außerhalb des Suezkanals. Meine Ansicht geht nun dahin, daß wir auf Grundlage der damaligen Beschlüsse in unseren Verhandlungen weiterschreiten sollten.

Ich kann nicht umhin, bei dieser Gelegenheit meinem Erstaunen Ausdruck zu geben, daß das Handelsministerium mit dem Finanzministerium rücksichtlich des Marineunterstützungsgesetzes bis jetzt noch nicht zu einer Einigung gelangt ist. Ich dachte, ja ich war sogar überzeugt, daß die Regierung bei dem bevorstehenden Wiederzusammentritte des Parlaments in demselben eine diesbezügliche Vorlage einbringen werde. Nun höre ich aber, daß die bezüglichen Verhandlungen noch gar nicht zum Abschlusse gelangt sind, was für mich doch soviel bedeutet, als daß das neue Subventionsgesetz auch im nächsten Jahre noch

Digitized by Google

nicht zur Verhandlung kommen und in Kraft treten wird.

Die Herren Kollegen Economo und Escher haben erwähnt, von welchem Schaden es für die Handelsmarine ist, daß das Provisorium weiter besteht. Ich möchte bei dieser Gelegenheit den Herrn Referenten eindringlich bitten — ich werde das auch im Parlamente tun — das Finanzministerium zu veranlassen, daß diese Verhandlungen tunlichst zum Abschlusse gebracht werden, und daß endlich dieses Provisorium, welches der Handelsmarine und dem Fortschritte derselben selbst so schädlich ist, zum Abschluß komme.

Referent: Es ist die Bemerkung gefallen, ob es schadet, wenn wir bei dem früheren Beschlusse bleiben oder nicht. Wenn man ihn regardieren würde, wird es allerdings schaden. Denn dann würde man sagen: die Ausdehnung der Fahrten des Lloyd ist nicht notwendig, weil die freie Schiffahrt fahren wird, und der Lloyd wird eine erhöhte Subvention verlangen, weil er die Konkurrenz der freien Schiffahrt hat. *(Widerspruch.)* Gewiß ist es so!

Da muß man sich also klar werden. Entweder hält man die freie Schiffahrt fern, dann bin ich allerdings dafür, daß dem Lloyd eine vermehrte Transportpflicht auferlegt wird. Tut man das aber nicht, dann wird es am besten sein, daß man den Lloyd dafür, daß man ihm die Konkurrenz bringt, einigermaßen dadurch entschädigt, daß man ihm auch die Wohltat zukommen läßt, ihn mit seinen Mehrfahrten an dem Marineunterstützungsgesetz teilnehmen zu lassen. Um die Gegensätze auszugleichen, halte ich es für praktisch, wenn Sie den Antrag, wie ich ihn formuliert habe, annehmen.

Vorsitzender: In der neuen Formulierung des Herrn Referenten lautet die Resolution:

„Das Komitee, bezüglich der Reisezuschüsse auf dem Standpunkte des Industrierates stehend, daß Reisezuschüsse auch für Fahrten neben den subventionierten Linien gewährt werden sollen, hält es für zulässig, daß die subventionierten Gesellschaften für die nicht vertragsmäßigen Fahrten auch Anspruch auf Zuschüsse gemäß dem künftigen Marineunterstützungsgesetze haben sollen."

Demgemäß steht nicht die Annullierung oder Revozierung unseres früheren Beschlusses in Frage, sondern seine Ausgestaltung in der Weise, daß unter Aufrechthaltung unseres früheren Beschlusses die Wohltat dieses Beschlusses in Zukunft auch dem Lloyd zu gute kommen soll.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Bukovič:** Ich möchte beantragen, daß diese Resolution in zwei Teile geteilt würde. Der erste Teil wäre derjenige, in welchem der Herr Referent sagt, daß das Komitee bei dem früheren Beschlusse des Industrierates bleibt. Das übrige wäre abgesondert zu behandeln, weil ich der Ansicht bin, daß durch die Annahme dieses zweiten Punktes in die früheren Anträge des Industrierates doch eine Bresche gelegt wird. Wir haben nach mehrmonatlicher Prüfung uns einen vollständigen Plan darüber gemacht, was wir subventionieren wollen und was nicht. Wir haben die freie Schiffahrt aus dem mittelländischen Meere ausgeschlossen, eben um ihr die Möglichkeit zu geben, die Subvention für die Parallelfahrten außerhalb des mittelländischen Meeres zu bekommen. Daher beantrage ich die Teilung, um jenen Herren, welche für die Nichtantastung der früheren Beschlüsse sind, Gelegenheit zu geben, in diesem Sinne stimmen zu können.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger:** Wir haben uns viele Mühe gegeben, zu eruieren, wie es die anderen Staaten in solchen Fällen halten, und ich kann Ihnen sagen, daß sowohl in Italien wie in Frankreich auf Grund langjähriger Erfahrungen das Gesetz haargenau so ist, wie es hier verlesen wurde, das heißt, daß die nicht vertragsmäßigen Fahrten der subventionierten Linien unter den Bestimmungen des Marineunterstützungsgesetzes subventioniert sind. Es war eine Ungerechtigkeit gegen den Lloyd, daß es bei uns bis jetzt nicht der Fall war.

Mitglied Kommerzialrat **Escher:** Diese Frage möchte ich vom prinzipiellen Standpunkt behandeln. Es kommt in keinem Staate vor, daß eine für Postfahrten und für die genaue Einhaltung eines bestimmten Itinerärs subventionierte Dampfschiffahrtsgesellschaft auch noch für die freie Schiffahrt Subventionen bekommt. *(Rufe: In Italien!)* Mit Ausnahme Italiens. *(Rufe: Auch in Frankreich!)* Dann muß ich dieses Argument fallen lassen.

Aber wie stellt sich die Sache praktisch? Der Lloyd oder die subventionierte Dampfschiffahrtsgesellschaft hat eine Subvention, welche es ihr möglich macht, ihre Linien aufrecht zu erhalten, dabei aber vielleicht auch ein sehr gutes Geschäft zu machen. Die freie Schiffahrt hat dieses Mittel nicht an der Hand. Wenn nun der Lloyd neben seinen regelmäßigen Fahrten auch noch die freie Seeschiffahrt aufsucht, so heißt das, daß ihm das konveniert, daß er seine Rechnung dabei findet. Braucht er noch eine Subvention dafür, um der freien Schiffahrt auch auf dem freien Gebiete noch das wegzunehmen, was er ihr bereits in den subventionierten Linien weggenommen hat? Das ist nicht gerecht gegen die freie Schiffahrt.

Dazu kommen auch andere Umstände. Wir haben gerade gehört, daß der Lloyd sich in Verhältnissen befindet, die für den Betrieb der großen subventionierten Linien ihn nichts weniger als geeignet machen. Er muß sich neu equipieren. Dazu wird er viele Jahre

Digitized by Google

brauchen; in der Zwischenzeit wird sich der Verkehr, gerade in Triest, bedeutend heben. Der Lloyd wird eine Aufgabe vor sich haben, die er mit seinen Mitteln kaum zu erfüllen in der Lage ist. Nachdem wir ihn subventionieren, müssen wir dafür sorgen, daß er dies im allgemeinen, staatlichen, wirtschaftlichen Interesse tut, aber nicht, um in der freien Schiffahrt eine gute Rentabilität sich herauszuschlagen. Aus diesen zwei Gründen bin ich dafür, daß es bei dem ursprünglichen Antrag verbleibe.

Vorsitzender: Ich muß tatsächlich konstatieren, daß der Antrag des Herrn Referenten nicht dahin geht, daß diese Bestimmung nur für den Lloyd gültig sein soll, sondern ipsissimis verbis „für die subventionierten Gesellschaften". Wir präjudizieren also damit absolut noch nicht der Frage, ob mit dem Lloyd überhaupt ein Geschäft gemacht wird und nicht mit anderen Gesellschaften, ob nicht bei einer etwaigen Gruppenbildung die Begünstigung der Austro-Americana oder anderen in demselben Ausmaß zu teil wird.

Mitglied **Economo:** Gerade dadurch, daß der Vorschlag des Herrn Referenten für alle subventionierten Dampfschiffahrtsgesellschaften zu gelten hätte und nicht nur für den Lloyd, würde für die freie Marine noch eine viel größere Gefahr entstehen. Denn während es für den Lloyd immerhin schwieriger ist, den ganzen Verkehr der Welt an sich zu reißen, könnten mehrere Gesellschaften zusammen die freie Marine so schädigen, daß sie überhaupt keine Existenzberechtigung mehr hätte.

Das ist nur ein Argument mehr für uns, darauf zu bestehen, daß unsere Beschlüsse nicht geändert werden sollen. Sie werden aber durch diesen Vorschlag geändert. Er ist nicht nur eine Erweiterung der Beschlüsse, sondern eine Änderung derselben, weil wir ja bei ihrer Motivierung immer ganz speziell die Parallelfahrten, die Zulassung der freien Schiffahrt zu denselben und die Subventionierung derselben vor Augen hatten. Obwohl gerade damals angeführt wurde, daß die Messageries Maritimes dieselben Subventionen genießen und eine Flotte haben, die in der freien Schiffahrt fährt, sind wir dennoch zu diesen Beschlüssen gekommen. Es ist also nicht eine Ausgestaltung, sondern wirklich ein Zurückgehen von unseren Beschlüssen.

Frankreich ist in einer ganz anderen Lage als wir. Beim Export hat es nicht mit Massengütern zu tun, es ist überhaupt, was die Marine betrifft, schon auf einem viel höheren Standpunkt angelangt, es hat eine bei weitem mehr entwickelte freie Marine, die nicht so unterstützungsbedürftig ist wie die unsere. Trotzdem hat es ihr in dem letzten Gesetze auf anderen Gebieten wieder eine derartige Ausgestaltung zugesichert, daß das Geringe, was wir hier für unsere freie Marine haben wollen, im Vergleich dazu nicht in Betracht kommt. Deshalb möchte ich absolut darauf bestehen, daß unser Beschluß aus der siebenten Plenarsitzung unverändert aufrecht erhalten werde.

Vorsitzender: Wir schreiten zur Abstimmung. Dieselbe wird gemäß dem Wunsche des Herrn Abgeordneten Ritter v. Vukovic über die beiden Teile des Referentenantrages getrennt erfolgen. Der erste Absatz geht einfach dahin, daß das Komitee bei den früheren Beschlüssen des Industrierates verbleibe. Ich bitte jene Herren, welche für diesen Antrag sind, die Hand zu erheben *(Geschieht.)* Dafür sind alle Herren.

Der zweite Teil des Referentenantrages geht dahin, daß diese Wohltaten auch den subventionierten Gesellschaften zu gute kommen sollen, daß diese für nicht vertragsmäßige Fahrten auch Anspruch auf Zuschüsse gemäß dem Marineunterstützungsgesetze haben sollen. Über diesen Teil schlage ich die namentliche Abstimmung vor, und zwar deshalb, weil es der Regierung auf die Ansichten der Herren in dieser Frage ankommen muß.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger:** Ich habe noch einen Zusatz beantragt.

Vorsitzender: Ich bitte, Ihren Antrag schriftlich zu formulieren. Da sich inzwischen noch Herren hiezu zum Worte gemeldet haben, so eröffne ich neuerdings die Debatte hierüber.

Mitglied kaiserlicher Rat Dr. **Schenker-Angerer:** Die vorliegende allgemeine Fassung würde einer subventionierten Gesellschaft das Recht geben, die freie Schiffahrt als Geschäftsbetrieb im allgemeinsten Umfange aufzunehmen. Wir haben bisher in der Diskussion immer nur den Gedanken verfolgt, daß wir sagen: die subventionierten Gesellschaften werden für einen gewissen Normalbedarf im regulären Dienste subventioniert. Stellt sich in einem Verkehre ein Plus, ein Maximalbedarf ein und ist die betreffende subventionierte Gesellschaft nicht im stande, dieses Plus zu bewältigen, so haben wir ein Interesse daran, daß dieser Plusverkehr von der nationalen Schiffahrt versorgt werde und nicht von Ausländern, wie es jetzt meist der Fall ist.

Die subventionierte Gesellschaft soll aber andrerseits davor geschützt werden, daß ihr auf ihren eigenen Linien durch österreichische Dampfer, die wieder in anderer Form eine Subvention erhalten sollen, Konkurrenz gemacht werde. Dieser Schutz der subventionierten Gesellschaft soll dadurch zum Ausdruck kommen, daß nur in vermindertem Maße Reisezuschüsse für Parallelfahrten und zwar über den Suezkanal hinaus gegeben werden. Wenn nun der Lloyd als Äquivalent dafür, daß die freie Schiffahrt in

beschränktem Maße auf den Fahrten über den Suezkanal hinaus einen Reisezuschuß bekommt, auf dem ganzen Felde der freien Schiffahrt mit der freien Marine, die ja mit viel schlechteren Mitteln und mit einer kleineren Organisation arbeitet, gleichgestellt wird, so würde dadurch tatsächlich dem Lloyd die Möglichkeit gegeben werden, das ganze Feld der freien Schiffahrt im internationalen Seeverkehr an sich zu reißen.

Ich glaube nun nicht, daß dies in den Intentionen irgend eines der anwesenden Herren liegt, sondern es handelt sich nur darum, daß der Lloyd auf jenen Fahrten, welche er vertragsmäßig zu versehen hat, nicht schlechter stehen soll als die freie Schiffahrt. Es sollte daher ein einschränkender Zusatz gemacht werden, das heißt, der Lloyd soll in Ausübung der freien Schiffahrt in jenen Diensten, welche vertragsmäßig sein Verkehrsgebiet sind und im speziellen Falle nur über den Suezkanal hinaus den Anspruch auf dieselbe beschränkte Unterstützung haben wie die freie Schiffahrt in denselben Fahrten. Ich glaube, so ist es allseits gemeint.

Ich bitte daher, einen Zusatz in diesem Sinne, das heißt im Sinne des Industrieratsbeschlusses bezüglich der Subventionierung der Parallelfahrten zu machen.

Vorsitzender: Ich bitte Herrn Dr. Schenker, die Güte zu haben, den Antrag schriftlich zu formulieren.

Referent: Das ist nicht anders gemeint. Das fahrplan- und vertragsmäßige Schiff ist subventioniert; für die anderen Schiffe hat der Lloyd den Anspruch wie jede andere Gesellschaft.

Vorsitzender: Die Herren haben ja den Gedankengang des Herrn Dr. Schenker verstanden. Ich würde nun seinen Antrag, mit dem sich ja der Herr Referent einverstanden erklärt hat, zur Abstimmung bringen und ich bitte mich zu ermächtigen, den Gedanken, welchen Herr Dr. Schenker ausgesprochen hat, nachträglich zu stilisieren.

Herr Kollege Schweiger hat noch eine andere Stilisierung vorgeschlagen *(Mitglied kaiserlicher Rat Schweiger: Einen Zusatz!)*, also einen Zusatz, welcher zu lauten hätte: „doch dürfen keine Schiffe verwendet werden, welche der regulären Subvention teilhaftig wurden".

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger:** Ich will damit nur sagen, daß ein Dampfer nicht das eine Mal eine Subvention bekommen und dann wieder für die freie Schiffahrt verwendet werden kann.

Vorsitzender: Die Herren verstehen ja den Gedankengang. Ich möchte jedoch eine andere Stilisierung vorschlagen und die Herren ermächtigen mich, falls dieser Zusatz angenommen wird, mit Herrn Kollegen Schweiger den Gedanken entsprechend zu stilisieren. *(Zustimmung.)*

Wir haben nun zwei, beziehungsweise drei Abstimmungen, da über den Antrag des Herrn kaiserlichen Rates Schweiger besonders abgestimmt werden muß.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vuković:** Ist es gestattet, noch das Wort zu ergreifen?

Vorsitzender: Wir haben zwar die Diskussion bereits geschlossen. Ich glaube aber, die Kenntnis der Ansichten der Herren ist für die Regierung von solcher Bedeutung, daß die Herren gewiß nichts dagegen haben werden, wenn ich einem so bewährten Fachmanne noch das Wort erteile.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vuković:** Ich halte den Antrag des Herrn Schweiger für undurchführbar. Der Lloyd müßte ja für den Dienst der nicht subventionierten Linien förmlich Extraschiffe bauen und die Schiffe numerieren und sagen: diese gehören den subventionierten Linien an, diese nicht. So etwas scheint mir absolut undurchführbar zu sein. Man würde durch ein solches Verlangen aber auch Anlaß zu vielen Mißbräuchen geben.

Der Lloyd hat zum Beispiel nach dem Vertrage die Verpflichtung, in Dalmatien nur Schiffe eines bestimmten Tonnengehaltes zu verwenden. Meines Wissens wurden diese Schiffe, solange der Vertrag besteht, in Dalmatien nie verwendet. Der Lloyd hat einfach solche Schiffe nicht.

Wenn man also sagen würde, der Lloyd kann für diese oder jene Linien nur Schiffe dieser oder jener Type verwenden, so würde mancherlei Mißbräuchen die Pforte geöffnet werden. Eine Schiffahrtsgesellschaft ist ja nicht immer in der Lage, solche Schiffe zur Verfügung zu haben.

Jeder Fachmann — ich appelliere an Herrn v. Hütterott — muß mir da Recht geben. Ich muß mich also gegen den Antrag des Herrn Schweiger aussprechen, weil derselbe nicht durchführbar ist.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger:** Ich will nur nochmals hervorheben, daß eine solche Bestimmung, wie ich sie vorgeschlagen habe, ausnahmslos in den Gesetzen aller Mittelmeerstaaten besteht, genau in derselben Fassung.

Eine solche Bestimmung ist auch vollständig gerechtfertigt, denn, wenn der Lloyd einmal zufällig etwas weniger zu tun hat und mit den Schiffen, die er für seinen regulären Dienst gebaut hat, der freien Marine Konkurrenz macht, so ist das ein Unrecht für

Digitized by Google

die freie Marine. Er hat seine Schiffe für den regulären Dienst gebaut. Wenn er aber der freien Marine Konkurrenz machen will, so soll er einen eigenen Schiffspark dafür haben.

Wer es also mit der freien Marine nicht gut meint, der möge gegen meinen Antrag stimmen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vukovič**: Dann müßte der Lloyd eigene Handelsschiffe bauen.

Mitglied **Economo**: Ich kann das, was Herr kaiserlicher Rat Schweiger gesagt hat, nur bestätigen. Die Messageries Maritimes hat die Erlaubnis bekommen, außer den Schiffen, welche sie nach dem Post- und Schiffahrtsvertrage besitzt, noch eine Extraflotte für die freie Schiffahrt zu haben. Sie muß diese Schiffe anmelden und diese dürfen dann in freier Schiffahrt fahren.

Falls der Antrag des Herrn Referenten angenommen wird, müßte auch der Zusatzantrag des Herrn kaiserlichen Rates Schweiger angenommen werden. Es könnten ja während der Geltungsdauer des neuen Gesetzes weiß Gott was für Dienste dazu kommen und dann würde praktisch die freie Marine von allem ausgeschlossen werden. Auch wenn dieser Antrag angenommen würde, müßte das Itinerär festgesetzt werden. *(Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. Vukovič: Ganz richtig!)*

Mitglied kaiserlicher Rat Dr. **Schenker-Angerer**: Mein Gedankengang war folgender: Ich habe gesagt, man soll die freie Marine beschränkt zulassen; dort aber, wo die freie Marine neben den subventionierten Linien beschränkt zugelassen wird, soll auch den subventionierten Gesellschaften die Möglichkeit geboten werden, ebenfalls diese beschränkten Zuschüsse zu bekommen, allerdings unter den gleichen Voraussetzungen. *(Referent Kommerzialrat Singer: So ist es!)* Dagegen können wir uns nicht schützen, daß neue Itineräre einer subventionierten Gesellschaft bewilligt werden.

Mitglied **Economo**: Ich verstehe das nicht recht. Heute bekommt die freie Marine nach unseren Vorschlägen auf allen Linien über den Suezkanal hinaus — nur im Mittelmeer nicht — eine beschränkte Subvention, wenn sie auch auf den Linien des Lloyd fährt. So lautet unser Beschluß. Wenn morgen der Lloyd auf denselben Linien im freien Dienste fahren würde, so würde er dieselbe Subvention bekommen. Wenn nun eine Schiffahrtgesellschaft eine neue Linie befährt, so würde die freie Schiffahrt auf dieser Linie laut unserem Beschlusse auch nur eine beschränkte Subvention bekommen. Wenn zum Beispiel die Austro-Americana eine weitere Linie bekommt, erhält die freie Marine auch eine beschränkte Subvention und auch der Lloyd würde auf derselben eine solche bekommen. Auf diese Art würden wir eigentlich dahin kommen, daß die subventionierten Gesellschaften ihren fix subventionierten Dienst überallhin ausdehnen können und daß die freie Marine überall eine ganz beschränkte Subvention erhält, während andrerseits die subventionierten Linien in freier Fahrt auch diese beschränkte Subvention erhalten, so daß für die eigentliche freie Marine gar nichts mehr zu holen ist!

Mitglied kaiserlicher Rat Dr. **Schenker-Angerer**: Man kann doch nicht fixieren, daß das Itinerär des Lloyd nicht ausgedehnt werden darf.

Referent: An dem Tage, wo man tausend Wünsche hört!

Mitglied **Economo**: In diesem Momente ist aber von einer Beschränkung keine Rede mehr.

Vorsitzender: Wünscht noch einer der Herren das Wort? *(Niemand meldet sich.)* Es ist nicht der Fall. Ich glaube, die Sache ist genügend durchgesprochen und ich erteile daher dem Herrn Referenten das Schlußwort.

Referent: Ich habe den Antrag nie anders verstanden. Mein Standpunkt ist nun der, daß, wenn der Lloyd ein zweites Schiff gehen läßt, es vielleicht gar nicht notwendig ist, zu subventionieren, doch könnte ihm ein Reisezuschuß gewährt werden. Da nun voraussichtlich die freie Schiffahrt sich auf die subventionierten Linien begeben wird, wird der Lloyd wahrscheinlich sagen: Wenn mir da Konkurrenz gemacht wird, so bin ich genötigt, eine erhöhte Subvention zu verlangen. Wir stehen demnach vor der Alternative, entweder dem Lloyd wird die Konkurrenz ferngehalten und er übernimmt eine vermehrte Transportpflicht als er bis jetzt gehabt hat, oder aber wir sagen, wir müssen die Konkurrenz zulassen, allein, wenn du dasselbe leistest, was die Konkurrenz leistet, so geben wir dir auch dasselbe. Das ist doch logisch und gerecht.

Ich habe den Antrag nie anders verstanden als so, daß das fahrplan- und vertragsmäßige Schiff subventioniert ist, das andere, wenn es dem Marineunterstützungsgesetz entspricht, aber eine beschränkte Subvention bekommt so wie die freie Schiffahrt.

Um dem Wunsche des Herrn Dr. Schenker nachzukommen, habe ich mir erlaubt, eine Einschaltung zu machen, so daß es nun heißen würde: „Das Komitee, bezüglich der Reisezuschüsse, auf dem Standpunkte stehend, daß beschränkte Reisezuschüsse auch für Fahrten neben subventionierten Linien gewährt werden sollen u. s. w."

Digitized by Google

Was den Antrag des Herrn kaiserlichen Rates Schweiger anbelangt, so wäre ich nicht dafür, denselben anzunehmen, weil er die ganze Konzession, die Sie dem Lloyd machen, zu nichte macht. Denn der Lloyd hat nicht mehr Schiffe genug für die subventionierten Linien. Jetzt soll er besondere Schiffe für die freie Schiffahrt haben! Auf diese Weise wird die Sache unmöglich gemacht.

Mein Antrag ist ein Kompromiß zwischen Ihren Wünschen und jenen des Lloyd. Wenn Sie ihn nicht annehmen, so bleibt es bei dem heutigen Zustand. Gegen den Antrag Schweiger muß ich mich aussprechen.

Vorsitzender: Wir schreiten neuerdings zur Abstimmung.

Ich bitte jene Herren, welche für den ersten Teil des Referentenantrages sind, daß wir nämlich an den früheren Beschlüssen festhalten, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Der erste Teil des Antrages ist einstimmig angenommen.

Der zweite Teil, beziehungsweise unter der Voraussetzung des bereits beschlossenen ersten Teiles, der gesamte Antrag des Referenten lautet nach der jetzt vorliegenden Fassung:

„Das Komitee, bezüglich der Reisezuschüsse auf dem Standpunkte des Industrierates stehend, daß beschränkte Reisezuschüsse auch für Fahrten neben den subventionierten Linien gewährt werden sollen, hält es aber für zulässig, daß die subventionierten Gesellschaften für nicht vertragsmäßige Fahrten auf einer vertragsmäßigen Linie außerhalb des Mittelmeeres auch Anspruch auf Zuschüsse gemäß dem Marineunterstützungsgesetze haben sollen."

Die Abstimmung erfolgt namentlich.

Ich bitte die Herren, welche für diesen Antrag sind, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Mit „Ja" stimmen die Mitglieder: Günther, Holzer, Kink, Root, Rinaldini, Schweiger, Schenker, Singer.

Ich bitte um die Gegenprobe. *(Geschieht.)* Mit „Nein" stimmen die Mitglieder Economo, Escher, Hütterott, Vuković.

Die Majorität ist — abgesehen von meiner Stimme, die nicht abgegeben werden konnte — für den Referentenantrag, derselbe ist somit angenommen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vuković:** Ich melde meinen hiemit abgelehnten Antrag auf Streichung des zweiten Teiles des Referentenantrages als Minoritätsvotum an.

Vorsitzender: Der abgelehnte Antrag wird dem Wunsche des Herrn Abgeordneten Vuković entsprechend als Minoritätsvotum dem Protokolle einverleibt werden.

Es gelangt nun noch der Zusatzantrag Schweiger zur Abstimmung.

„Doch dürfen keine Schiffe verwendet werden, welche der regulären Subvention teilhaftig wurden."

Ich bitte jene Herren, welche für diesen Antrag sind, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Der Antrag ist abgelehnt.

Wir kommen nun zum dritten Antrage des Referenten, betreffend die Sicherstellung der Verbindungen durch mehrere Verträge und die Teilung der Verkehrsgebiete, wonach — von dem westlichen Verkehr abgesehen — vorläufig folgende Gruppen in Aussicht zu nehmen sind:

A. Der Mittelmeer- und indische Dienst, Verkehr nach China, Japan, Persien und Ostafrika.

B. Der Verkehr nach dem gesamten Amerika.

C. Der adriatische Dienst mit einem anzufügenden Lokaldienste für Triest und das Küstenland.

Ich bitte jene Herren, welche für diesen Antrag sind, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Der Antrag ist ohne Debatte angenommen.

Damit hätten wir die erste Gruppe der Thesen des Herrn Referenten erledigt.

Wir werden noch Gelegenheit haben, die Experten in Betreff der Wünsche, die sie früher noch nicht ausgedrückt haben, die in den Aufzeichnungen des Industrierates noch nicht dargelegt sind, zu hören.

Wir kommen nun zur zweiten Gruppe der Anträge, welche die Frage der Erneuerung des Lloydvertrages selbst betreffen. Diesbezüglich legt der Referent fünf Gruppen von Gedanken vor:

1. Bevor der Lloyd vertragsfähig sein soll, muß er seine Bilanz richtigstellen.

2. Die Beschaffung der Geldmittel und die Unterstützung des Staates kann nur zum Zwecke der Erneuerung des Schiffsparks erfolgen.

3. Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach Wien.

4. Frage der Zulassung der Kartellierungen.

5. Tarifffrage, Tarifhoheitsrecht und Kontrolle hierüber.

Ich glaube, daß wir die Behandlung über alle diese fünf Fragen in einer Debatte abführen könnten.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Ritter v. **Vuković:** Ich bitte um getrennte Debatte über jeden einzelnen Punkt.

Vorsitzender: Diesem Wunsche wird Rechnung getragen werden. Es stehen also zunächst zur Verhandlung die Anträge in Betreff der Bilanz des Lloyd und ihrer Richtigstellung.

Mitglied Kommerzialrat **Escher:** Es ist gewiß ganz richtig, daß wir uns vor allem darüber klar werden sollen, auf welchen Füßen die Gesellschaft steht,

Digitized by Google

die wir subventionieren sollen. Ob es einen praktischen Wert hat, daß wir die Bilanz des Lloyd richtigstellen, muß ich dahin gestellt sein lassen. Es wird sich keine Gesellschaft dazu hergeben, ihre Bilanzen, die von der Generalversammlung angenommen worden sind, nachträglich korrigieren zu lassen. Ich weiß auch nicht, ob das formell überhaupt möglich ist. Es ist wohl nicht daran gedacht, daß etwas Derartiges in offizieller, halboffizieller oder halboffiziöser, öffentlicher Weise stattfindet. Es müßte gewissermaßen eine interne Sanierung auf dem Papier angestrebt werden.

Es kann das auch nicht unbekannt bleiben. Was werden denn die Aktionäre des Lloyd sagen, wenn man ihnen eine Bilanz zusammenstellt, aus der hervorgeht, daß ihre Aktien ein Stück Papier sind? Ist das also zulässig? Führt das zu etwas? Ich stelle meine Frage direkt an den Herrn Referenten, weil ich mir selbst darüber noch nicht klar geworden bin und der Herr Referent, der die Vorschläge ausgearbeitet hat, wohl auch die Muße gehabt hat, sich über die Konsequenzen klar zu werden.

Referent: Daß wir kein Unrecht begehen, wenn wir dem Lloyd sagen, er müsse sich sanieren, ist leicht einzusehen, denn er verlangt selbst die Sanierung, er behauptet selbst, daß er sanierungsbedürftig ist. Wir haben ihm nicht vorzuschreiben, wie er seine Bilanz richtigstellen soll. Daß seine Generalversammlung leichtfertig war, daß die Verwaltungsräte bei der Aufstellung der Bilanz nicht mit der nötigen Strenge vorgegangen sind, haben wir ihm allerdings nicht zu sagen. Wir üben eine Kritik an der Situation des Lloyd und nicht an der Generalversammlung.

Für uns steht aber die Sache so: Der Staat soll mit jemandem einen Vertrag schließen. Da sagen wir nun: Wenn wir mit dir einen Vertrag schließen sollen, mußt du in geordneten Verhältnissen und fundiert sein. Wie soll diese Fundierung aussehen? Der Lloyd kommt und sagt: Ich habe 25 Millionen Aktivvermögen. Wir sehen die Sache an und finden: diese 25 Millionen sind nur auf dem Papier, und zwar infolge einer Bilanzaufstellung, die wir als Kaufleute und Industrielle nicht als richtig ansehen. Da werden wir nun sagen: du mußt deine Bilanz richtigstellen, du mußt ein reelles Aktivvermögen von einer gewissen Höhe aufweisen, wenn du vertragsfähig sein willst. Man wird nun eine andere Bilanz machen, diese wird vielleicht nicht viel anders sein als die jetzige, man wird den Schiffspark mit, ich weiß nicht wie viel einsetzen, beim Arsenal eine Kleinigkeit abschreiben u. s. w. Damit nun dieses Aktivvermögen nicht wieder nur ein Scheinvermögen ist, sagen wir: Das Aktivvermögen muß so und so groß sein und es müssen hiebei die und die Bemänglungen der Bilanz berücksichtigt werden. Wir haben nicht dem Lloyd vorzuschreiben, daß er das tun soll. Was wir aber vorschreiben können, ist, daß wir sagen: Wenn du mit uns ein Geschäft machen willst, wenn du für die Einhaltung des Vertrages gut sein sollst, mußt du deine Bilanz ändern und ein genügendes Aktivvermögen ausweisen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vukovič:** Ich glaube, daß wir unseren Wirkungskreis überschreiten würden, wenn dieser Antrag angenommen würde. Es ist ganz richtig, daß der Industrierat vom Standpunkte der Industrie und des Verkehres das Recht hat, darauf zu sehen, mit wem der Staat einen Vertrag abschließt. Ich denke mir aber andrerseits: Wie der zweite Kompaziszent fundiert ist, hat nur derjenige zu beurteilen das Recht, mit dem der Vertrag abgeschlossen wird, das ist der Lloyd und der Staat. Der Industrierat hat in diesem Falle nur der Regierung gegenüber den Wunsch auszusprechen, sie möge darauf achten, daß der Lloyd gehörig fundiert ist. Daß wir aber in die Rechnungen des Lloyd schauen, daß wir uns überzeugen, wie es beim Lloyd steht, das ist, glaube ich, nicht unsere Aufgabe.

Damit würden wir nicht nur unseren Wirkungskreis überschreiten, sondern wir würden auch uns selbst und der Öffentlichkeit gegenüber eine allzu große Verantwortlichkeit übernehmen, wenn wir uns auf eine derartige Prüfung einlassen würden. Sache der Regierung, die den Vertrag abschließt, ist es, zu sehen, mit wem sie abschließt. Unsere Sache ist es, der Regierung zu empfehlen, sie möge darauf achten, daß sie nur mit einer Gesellschaft abschließt, welche leistungsfähig ist und nichts anderes. Es ist dies ein Punkt, der nur in einem Wunsch subsumiert werden könnte, nicht aber in einem Auftrag.

Vorsitzender: Aufträge haben wir überhaupt nicht zu erteilen.

Mitglied Kommerzialrat **Escher:** Ich schließe mich den Ausführungen des Herrn Hofrates v. Vukovič vollständig an und habe nichts weiter zu bemerken.

Vorsitzender: Ich habe auch das Recht, als Mitglied des Komitees das Wort zu ergreifen. Von diesem Rechte Gebrauch machend, muß ich mich gegen die Äußerungen der beiden unmittelbaren Herren Vorredner aussprechen.

Der Industrierat ist eben ein Beirat und ein solcher kann nichts anderes tun, als seine Ansicht aussprechen. Die Regierung kann diese Ansicht berücksichtigen, sie kann sie aber auch verwerfen. Die Mitglieder des Beirates müssen aber mit voller Offenheit und Loyalität aussprechen, welcher Ansicht sie als Kaufleute, als Industrielle und Geschäftsleute sind, die mitten im Leben und in der Praxis stehen, die keine Theoretiker und Bureaukraten sind. In dem Antrage

des Herren Referenten ist vollständig klar ausgedrückt, daß die Bilanz des Lloyd unrichtig ist, daß sie eine den kaufmännischen Begriffen nicht entsprechende ist, daß der Lloyd nicht das in seinem Vermögen hat, was in der Bilanz enthalten ist. Wenn ich beurteilen will, ob der Staat, dessen Beirat ich in diesem Augenblicke bin, das Geschäft mit dem Lloyd machen soll oder nicht, so muß ich mich fragen, ob der andere Kompaziszent wirklich das Vermögen besitzt, welches die Bilanz ausweist, oder ob sein Vermögen ein geringeres ist. Wenn ich aber die Rektifizierung der Bilanz verlange, so muß ich früher zu der Überzeugung gelangen, daß dies notwendig ist, weil sonst vielleicht alle anderen Postulate, die der Herr Referent in seinem Berichte aufgestellt hat, wie zum Beispiel die Forderung, daß das Aktienkapital nach Rektifizierung der Bilanz auf 20 Millionen Kronen erhöht werde ꝛc., gar nicht notwendig sind, denn wenn der Lloyd tatsächlich so reich ist, wie ihn seine Bilanz erscheinen läßt, dann ist er ja eine gut fundierte und nicht sehr stark verschuldete Gesellschaft. Wenn wir also dem Gedanken Ausdruck geben, daß nicht pure et simple, unter allen Umständen mit dem Lloyd verhandelt werden kann, sondern daß der Lloyd zuerst saniert werden muß, so müssen wir auch wissen, was zu sanieren ist, und damit wir das wissen, müssen wir auch wissen, wie der Lloyd steht. Wir müssen also dann eine rektifizierte Bilanz haben. Wenn Herr Escher gesagt hat, wir könnten damit den Aktionären des Lloyd wehe tun, so erlaube ich mir zu bemerken, daß wir nicht die Beiräte der Aktionäre, sondern der Regierung sind, daß wir das Interesse des Staates vor Augen haben müssen und nicht das Interesse derjenigen, die schon noch eine genügende Unterstützung finden können. Ich muß mich also unbedingt auf den Standpunkt eines Beirates des Staates und nicht eines Beirates der Aktionäre stellen und in diesem Sinne ist für mich wenigstens der Antrag des Herrn Referenten von außerordentlicher Bedeutung.

Mitglied **Economo**: Ich sehe nicht ein, wie es uns möglich sein sollte, die Bilanz einer Gesellschaft, wie es der Lloyd ist, so ohneweiters zu prüfen und uns darüber zu äußern: diese Post ist richtig, diese ist zu rektifizieren. Der Herr Referent, der die Sache ja gewiß studiert hat, wird wohl in der Lage sein, seine diesbezüglichen Ansichten zu begründen, allein uns würde es nicht möglich sein, irgend ein Urteil abzugeben. Im Prinzipe scheint mir ja die Idee des Herrn Referenten richtig zu sein, obwohl ich glaube, daß es vollständig genügen würde, wenn wir der Regierung anraten würden, nur mit einer soliden und leistungsfähigen Gesellschaft einen Vertrag zu schließen. Die Regierung, welche ja das Interesse des Staates gewiß vor Augen haben wird, wird viel leichter darüber schlüssig werden können, was sie zu tun hat, ohne daß wir einen speziellen Antrag stellen. Wenn aber doch auf den Antrag des Herrn Referenten eingegangen werden sollte, daß die Bilanz zu prüfen sei, so muß ich sagen, daß ich mich dazu nicht für kompetent erachte. Es müßte in diesem Falle eine Kommission ernannt werden, welche die Sache zu studieren und die Schiffe, Grundstücke, das Arsenal ꝛc. abzuschätzen hätte. Die Bilanz so ohneweiters zu prüfen, ist unmöglich. Für diesen Fall würde ich also den Antrag stellen, obwohl ich im Prinzip nicht für den Antrag bin, daß eine spezielle Kommission hiefür ernannt werde.

Vorsitzender: Das Referat liegt den Herren nicht gedruckt vor und wurde nur flüchtig vorgelesen. Ich konstatiere — es ist dies aus dem eben Gesagten leicht begreiflich — daß den Ausführungen des Herrn Economo ein Mißverständnis zu Grunde liegt. Es fällt dem Herrn Referenten nicht ein, dem Komitee zuzumuten oder auch der Regierung zuzumuten, daß das Komitee sich als eine Art Bilanzkommission für den Lloyd konstituiere. Der Herr Referent stellt nur das Prinzip auf, daß der Lloyd, bevor er sich reorganisiert, seine Bilanz richtigstelle.

Die Prüfung dieser Bilanz obliegt nicht diesem Komitee, sondern selbstverständlich der Staatsverwaltung und diese verfügt über ganz andere Mittel als wir. Der Herr Referent wünscht nun, daß bei der Prüfung dieser richtiggestellten Bilanz folgende Gesichtspunkte zur Anwendung gelangen: 1. daß das Arsenal nach dem wirklichen Werte abgeschätzt werde, 2. daß die Gebäude des Lloyd in Triest nach einer Rentabilität von 4 Prozent abgeschätzt und daß endlich die Schiffe nach ihrem wahren Werte bewertet werden. Die Idee, welche der Herr Referent in seinem Antrage zum Ausdrucke gebracht hat, ist also, daß, bevor der Beirat und die Regierung zu der Frage Stellung nehmen, ob mit dem Lloyd der Vertrag abgeschlossen werden kann oder nicht, zuerst die Bilanz des Lloyd klargestellt werden muß. Bei der Klarstellung der Bilanz empfiehlt der Beirat der Regierung, die eben genannten Gesichtspunkte anzuwenden. Dies und nichts anderes enthält der Antrag, welchen der Herr Referent gestellt hat.

Mitglied **Economo**: Damit bin ich ganz einverstanden. Ich habe mich früher in einem Irrtum befunden.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vukovič**: Auch ich habe dasselbe gemeint und meine Ausführungen haben sich auch in der Richtung bewegt, daß wir uns doch nicht gewissermaßen als Gerichtshof konstituieren können.

Vorsitzender: Sie sind also jetzt aufgeklärt.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vukovič**: Ich habe die Meinung ausgesprochen,

daß wir der Regierung nahelegen sollten, in welcher Richtung sie bei der Prüfung vorgehen solle, und daß nicht wir, sondern die Regierung diese Prüfung vornehmen soll, welche doch berufen ist, den Vertrag abzuschließen.

Wir können ihr aber doch gewisse Anhaltspunkte geben, das ist richtig und das kann uns niemand verwehren. Ich habe mich nur entschieden gegen die Forderung ausgesprochen, daß wir die Sache prüfen sollen. Wenn es sich nun so verhält, so bin ich damit einverstanden.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Handelskammerpräsident Ritter v. **Kink**: Ich stehe in dieser Frage vollkommen auf dem Standpunkte des Herrn Vorsitzenden und des Herrn Referenten. Ich will nur bemerken, daß es sich bei dieser Angelegenheit eigentlich um zwei Fragen handelt: zunächst um die Frage, in welcher Weise die bestehende Gesellschaft, der Lloyd, irgend eine oder mehrere Gesellschaften subventioniert werden und zweitens um die Frage, in welcher Weise saniert werden soll. Diese zweite Frage ist nicht ausgesprochen worden, sie steht aber meiner Meinung nach in Verhandlung *(Vorsitzender: Gewiß!)*, jedenfalls liegt sie allen Herren auf der Zunge. Das, was seitens des Herren Referenten tendiert wird, ist nichts anderes, als klar auszusprechen: Die Sanierung kann nur erfolgen, wenn auch seitens der Gesellschaft mit den entsprechenden Opfern in die Verhandlung eingetreten werden wird. Wenn die Gesellschaft aber auf dem Standpunkte steht, daß das, was in ihrer Bilanz steht, ein noli me tangere ist, daß darüber nicht weiter gesprochen werden kann, so ist es nach meiner Meinung unmöglich, eine Sanierung durchzuführen, und es wird dann auch nicht möglich sein, mit dieser Gesellschaft einen Vertrag abzuschließen.

Ich glaube also, es muß hier ausgesprochen werden: Lloyd, wenn du mit dem Staate wieder in Vertragsverhandlungen eintreten willst, so mußt du dich auf den Standpunkt stellen, zuerst eventuell auch mit wesentlichen Opfern an die Sanierung heranzutreten.

Mitglied Kommerzialrat **Escher**: Ich möchte vor allem bemerken, daß ich nicht Aktionär des Lloyd bin. *(Referent Singer! Ich gratuliere!)* Wenn wir die Bilanz so machen, wie wir sie uns denken und wie sie uns geschildert worden ist, so wird der Lloyd nicht in der Lage sein, das nötige Geld zu finden, um sich zu sanieren. Kein Mensch wird einer Gesellschaft, welche nahe daran ist, insolvent zu sein, Geld borgen. Das wird nur möglich sein, wenn der Subventionsvertrag perfekt ist. Diese zwei Dinge lassen sich voneinander nicht trennen. Wenn wir dem Lloyd sagen, wie man dies jetzt wünscht: Zuerst saniere dich, dann werden mit dir verhandeln, so werden wir zu keinem Schlusse kommen. Wenn wir aber beides verbinden und sagen: Wir geben die Subvention nur unter dieser Bedingung, dann ist die Sache praktisch durchführbar.

Vorsitzender: Wünscht noch einer der Herren das Wort? *(Niemand meldet sich.)* Es ist nicht der Fall. Ich erteile demnach dem Herrn Referenten das Schlußwort.

Referent: Ich wollte mit meinem Referate die Geduld der Herren nicht allzulange in Anspruch nehmen und habe daher dasselbe etwas flüchtig vorgetragen. Hätte ich diesen Fehler nicht begangen, so wäre vielleicht diese ganze Debatte nicht entstanden. Das, was ich hier ausgeführt habe, heißt nichts anders, als der Lloyd bekommt eine Vertrags- und Subventionspromesse. Ich halte es für unrichtig, zuerst den Subventionsvertrag zu machen und dann dem Lloyd zu sagen: Hilf dir jetzt. Das ist schon ein paar Mal so gemacht worden — lesen Sie nur die Generalversammlungsprotokolle und die Reichsratsprotokolle nach, aber der Lloyd ist nicht saniert worden. Das soll nun vermieden werden.

Der Lloyd ist in erster Linie für den Vertrag in Aussicht genommen, er kann Vertragsteil werden. Wir haben letzhin gesagt, der Lloyd muß vertragsfähig sein. Was ist darunter zu verstehen? Er muß fundiert und organisiert sein. Wenn er fundiert sein soll, so muß er ein reelles Aktivvermögen ausweisen. Wie soll dieses reelle Aktivvermögen bilanziert werden? Nach der jetzigen Bilanz nicht. In der jetzigen Bilanz sind zum Beispiel Defizite der Jahre 1890 und 1891 im Betrage von 904.000 K als Aktiva eingestellt. Wollen Sie mit Leuten, die ein solches Vermögen ausweisen, Geschäfte machen und ihnen einen großen Staatskredit geben? Wie kann man alte Schiffe nicht abschreiben und mit einem großen Werte in die Bilanz stellen? Das ist doch auch kein Vermögen, welches gut genug ist. Es ist schon für die Prioritätsgläubiger traurig, daß sie ihr Geld darauf geliehen haben. Nun soll auch noch der Staat Geld darauf leihen? Das geht nicht. Man hat vollständig Anspruch darauf, daß der Lloyd einmal eine klare Bilanz macht. Die Herren, welche den Lloyd repräsentieren, dürfen nicht die Hände in die Hosentaschen stecken und sagen: Geld haben wir keines, das muß der Staat hergeben. Sie müssen ihre Verhältnisse klarlegen und müssen an das Geschäft eine gewisse Summe wenden. Nur unter dieser Bedingung, daß sie, wenn sie mit dem Staate dieses Geschäft machen wollen, selbst eine gewisse Geldsumme aufwenden, sollen wir uns dafür aussprechen, daß ihnen der Staat einen gewissen Kredit gewährt. Hier gibt es nun zwei Standpunkte. Der Lloyd sagt: Ich habe kein Geld, der Staat soll 30 Millionen hergeben. Wenn Sie meinen Ausführungen zustimmen, würden wir sagen: Der Staat soll dann nur, wenn der Lloyd sein reelles Aktivkapital ergänzt, also auch selbst neue

Digitized by Google

Mittel aufbringt, ihm einen gewissen Staatskredit gewähren, so daß die zur Erneuerung des Schiffsparkes notwendigen Mittel tatsächlich von beiden Seiten aufgebracht würden, nämlich einerseits vom Verfrächter und andrerseits vom Befrächter, von diesem allerdings nur im Wege eines Kredites.

Jetzt kommt also die Frage, ob wir die Lloydaktionäre schädigen. Man hat zwei Wege: entweder die Lloydaktionäre zu veranlassen, die Konsequenzen aus der Geschäftsführung ihrer Gesellschaft und des neu abzuschließenden Geschäftes zu ziehen, oder die Steuerträger weit über das Maß der Notwendigkeit zu belasten. Die Aktionäre sind nicht sympathischer wie die Steuerträger. *(Heiterkeit.)* Wie kommt der Staat dazu, den Ausfall aus einer leichtsinnigen Wirtschaft aus Steuergeldern zu bezahlen?

Übrigens geschieht den Herren nichts; denn ein Vermögen wird ihnen nicht entzogen. Die Geldgeber des Lloyd stehen vor folgender Alternative: entweder ein neues Geschäft zu bekommen, welches hoffnungsvoll ist — wenn es wahr ist, daß Triest sich so ausgestaltet und der Lloyd sich neu organisiert, ist die Lloydaktie in Zukunft etwas wert —, oder sich zurückzuziehen. Wollen sie nicht anständig wirtschaften, kein Geld daran wenden, so werden sich andere Gesellschaften finden. Der Lloyd bekommt eine Subventionspromesse, eine Vertragspromesse. Diese ist natürlich an gewisse Voraussetzungen gebunden: reine Bilanz, ordentliche Fundierung, genügende Mittel für den Schiffspark und eine Organisation, welche verbürgt, daß der Lloyd in Zukunft das geeignete Unternehmen für die Entwicklung und Vermittlung unseres Seeverkehrs sei.

Vorsitzender: Ich bin glücklich, daß es durch die Diskussion zu einer Klärung gekommen ist. Demgemäß glaube ich, daß die Anträge des Herrn Referenten folgendermaßen zu formulieren wären. Der Lloyd müßte dem Staate eine reine Bilanz ausweisen und genügende Mittel für die Kompletierung seines Schiffsparkes beschaffen. Sein Personal wie seine Organisation müßten befähigt sein, den Dienst verläßlich zu versehen. Das ist der Gedanke. Unter dieser Voraussetzung, ferner unter der Voraussetzung, daß der Lloyd im allgemeinen dem Publikum günstige allgemeine Transportbedingnisse, günstigere als die gegenwärtigen, bieten soll, könnte man in die Vertragsverhandlungen eingehen. Das sind die Prinzipien. Sind die Herren damit einverstanden? *(Zustimmung.)*

Referent: Es könnte vielleicht bei dieser Gelegenheit auch die Frage der Kreditgewährung an die sanierte neue Gesellschaft erledigt werden.

Vorsitzender: Ich stelle die Frage zur Diskussion, ob, wenn der Lloyd so reorganisiert würde, der Beirat dem Staate raten würde, einen nennenswerten Kredit, abzahlbar binnen 15 Jahren, dem Lloyd von Staats wegen gegen billige Verzinsung zu gewähren.

Referent: Die Beschaffung der Geldmittel für den Lloyd war immer eine sehr kostspielige.

Vorsitzender: Wünscht jemand das Wort? *(Niemand meldet sich.)* Da dies nicht der Fall ist, so nehme ich an, daß die Herren damit einverstanden sind und dem Vorschlage in dieser Fassung zustimmen.

Eine weitere Frage, die wir schon oft im Beirat erörtert haben, die aber noch nicht erledigt ist, betrifft die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft oder wenigstens einer Filiale nach Wien. Die Herren wissen, daß der Beirat sich schon im Rahmen des gegenwärtigen Vertrages mit dem Lloyd dafür ausgesprochen hat, daß der Lloyd in Wien protokolliert sein soll. Der Herr Referent stellt den Antrag, daß der Sitz der Gesellschaft überhaupt nach Wien verlegt werde.

Mitglied **Economo:** Ich muß gleich mit der Tür ins Haus fallen und erklären, daß ich mit diesem Antrag nicht einverstanden bin. Denn es wäre jedenfalls von sehr großem Schaden für den Lloyd, wenn sein Sitz nach Wien verlegt werden sollte. Gerade dadurch, daß sein Sitz in unserem größten Handelsemporium am Meere gelegen ist, wo er in größerem Kontakt mit den verschiedensten Faktoren ist, ist dem Lloyd die Möglichkeit gegeben, mehr Verfrachtungsgelegenheit, mehr Arbeit überhaupt für seine Schiffe zu finden. Dadurch, daß man den Sitz einer Schiffahrtsgesellschaft ins Binnenland verlegt, kann nur gewissen Interessen manchmal ein Vorteil geboten werden, im großen und ganzen aber ist die Verlegung des Sitzes von einem Seehafen ins Binnenland gewiß etwas, was den Lloyd dezentralisiert, nicht mehr in Berührung mit den allgemeinen Faktoren läßt, und ich wäre daher entschieden dagegen.

Mitglied Kommerzialrat **Escher:** Ich muß mich diesen Ausführungen selbverständlich auch anschließen, und zwar durchaus nicht etwa vom Triester Standpunkt. Ich stelle mich nicht auf den Triester Standpunkt, sondern auf den der praktischen Durchführbarkeit der Trennung des Sitzes eines Verwaltungskörpers von seinem Wirkungsgebiete. Der Wirkungskreis einer Seeschiffahrt ist doch das Meer und der Sitz dafür kann doch nur ein Seehafen sein. Ich könnte mir nicht wohl denken, daß ein Verwaltungskörper in Wien sitzt und die sämtlichen vielverzweigten

Digitized by Google

Interessenfragen, die mit der Seeschiffahrt zusammenhängen, in Wien erledigt, während sie im gegebenen Moment in Triest sofort erledigt werden müssen.

Wie würde es ausschauen, wenn wir wieder einen Heizerstreik hätten und momentan ein Abkommen zu schließen wäre? Man kann ja allerdings nach Triest hinunterreisen und ist über Nacht unten. Aber der ganze Verwaltungsrat setzt sich nicht auf die Eisenbahn, um eine solche Frage zu erledigen. Es ist auch in andern Ländern nirgends der Fall, daß der Sitz einer großen Seeschiffahrtsgesellschaft in der Hauptstadt des Landes wäre. *(Dr. Schenker-Angerer: Die Messageries Maritimes, die Transatlantique und viele andere!)* Und was haben sie in Marseille? *(Dr. Schenker-Angerer: Die Exekutive!)* Da hätten wir zwei Verwaltungsräte: einen administrativen für die Durchführung der Geschäfte in Triest und sozusagen einen Oberverwaltungsrat für die allgemeinen Fragen in Wien. Mir leuchtet die absolute Notwendigkeit einer Verlegung des Sitzes des Verwaltungsrates nach Wien, wenn es auch in Frankreich eine Analogie besitzt, nicht ein.

Es ist richtig: man ist hier in konstanter Berührung mit den Behörden, mit den Verwaltungskorporationen, mit den Industriellen wegen des Exportes u. s. w. Aber dazu genügt doch hier eine Art Filiale, eine Agentie, die Protokollierung. Dazu ist es doch nicht notwendig, den ganzen Verwaltungsrat von Triest nach Wien zu versetzen, wo sich doch so viele Fragen hauptsächlich maritimer Natur von Wien aus nicht erledigen lassen. Für mich als Kaufmann, der ich auch etwas von Marine verstehe, liegt es so auf der Hand, daß es nicht möglich ist, den Sitz des Verwaltungsrates von der Administration zu trennen, daß ich mich ganz entschieden dagegen ausspreche.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vukovič:** Ich gebe zu, daß in einigen Staaten der Sitz der Schiffahrtsgesellschaften nicht an der Küste liegt, in Frankreich speziell, auch in Italien, wie mir scheint. Das Faktum besteht aber, daß Triest, seitdem der Lloyd existiert, der Sitz der Gesellschaft ist. Wenn man daher eine derartige Maßnahme wie die Verlegung nach Wien treffen soll, so müßten wohl zwingende Gründe und eine unbedingte Notwendigkeit dafür vorhanden sein. Wir haben zwar schon öfter gehört, daß der Wunsch darnach ausgesprochen wurde, wir haben aber noch von keiner Seite je gehört, daß ein zwingender Grund dafür vorhanden sei.

Der Herr Vorredner hat schon erwähnt, welche Unzukömmlichkeiten in maritimer und geschäftlicher Beziehung sich daraus ergeben würden. Die Konsequenzen der Verlegung könnten für die Gesellschaft sehr ungünstige sein. Eine solche Maßregel könnte auch auf die Interessen Triests, unseres einzigen Seeemporiums, einen großen Rückschlag üben. Ich bin zwar nicht berufen, die Interessen Triests hier zu vertreten. Nachdem aber, wie gesagt, ein zwingender Grund für eine solche Maßregel nicht vorhanden ist, glaube ich, daß wir sie auch nicht beantragen sollen. Ich bin also dagegen.

Mitglied Oberbaurat **Günther:** Wenn es sich darum handeln würde, zu entscheiden, ob die Betriebsdirektion des Lloyd nach Triest oder nach Wien zu verlegen ist, würde die Antwort für mich klar sein: Die Betriebsdirektion gehört an den Ort der Ausführung des Unternehmens. Wenn es sich aber um den Tagungsort des Verwaltungsrates handelt, dann sind, glaube ich, diese Gründe nicht vorhanden. Ob der Verwaltungsrat seine Sitzungen in einem Zimmer des Administrationsgebäudes in Triest oder in Wien abhält, ist vollständig gleichgültig. Wir haben bisher Verwaltungsräte des Lloyd, die in Wien domizilieren, und solche in Triest. So gut wie die Wiener Verwaltungsräte bisher nach Triest gefahren sind, können auch die Triester Verwaltungsräte nach Wien fahren.

Die Gegenstände, die im Verwaltungsrate behandelt werden, haben mit dem Betriebe gar nichts zu tun. Nehmen wir beispielsweise die Verwaltungsräte unserer großen Eisengewerkschaften. Wir haben die Prager Eisenindustriegesellschaft, die Alpine Montangesellschaft, die Böhmische Montangesellschaft, die Skodawerke: die Verwaltungsräte aller tagen in Wien. Die Betriebsdirektionen sind am Orte des Werkes, die Verwaltungsräte und Zentraldirektoren hier. Ich bin der Ansicht, daß die Vorteile der Tagung in Wien viel größere sind als die Nachteile. Nachteile kenne ich sogar überhaupt nicht, während die Vorteile ganz bedeutend sind. Mit welchen Faktoren hat denn der Verwaltungsrat zu tun? In erster Linie mit der Regierung. Der Sitz der Regierung ist in Wien. Die größten Spediteure und Exporteure sind in Wien. Ich halte dafür, daß der Antrag des Herrn Referenten vollständig begründet und das einzig Richtige ist, was wir in dieser Beziehung empfehlen können.

Referent: Überschätzen Sie bei einer Gesellschaft, und speziell beim Lloyd, die Tätigkeit des Verwaltungsrates nicht! Wenn Sie glauben, daß die Verwaltungsräte das Geld ins Verdienen bringen, daß sie die Frachten bringen, daß ihre Anwesenheit zur Verbesserung des Geschäftes notwendig ist, so ist das ein Irrtum. *(Heiterkeit.)*

Der Lloyd hat vier Verwaltungsräte in Wien und vier in Triest. Die Teilung ist jedenfalls das Ungeschickteste. Ein Hindernis für die Geschäftsführung, wenn der Sitz der Gesellschaft nach Wien verlegt wird, besteht absolut nicht. Man sieht das bei vielen Gesellschaften, daß eine Teilung der Verwaltung von der Exekutive möglich ist. Die Exekutive bleibt natürlich unten, die Verwaltung

Digitized by Google

wäre hier; überdies haben wir ja das Telephon. Eine große Einbuße würde dadurch Triest nicht erleiden, denn eine Hauptagentie hat der Lloyd in Wien ohnedies schon, vier Verwaltungsräte sind auch hier, und wenn dann die anderen vier Verwaltungsräte von Triest nach Wien reisen werden, so muß das nicht gerade für Triest ein Trauerfall sein. *(Heiterkeit.)* Die französischen Gesellschaften haben ihren Sitz in Paris, die Adria, gewiß ein Muster, was die Erträgnisse anbelangt, hat ihren Sitz in Budapest.

Wenn der Verwaltungsrat in Wien ist, sind die Vorteile folgende: Man hört immer, die Wirtschaft beim Lloyd ist schlecht. Es wird in einer Art gut sein, wenn der Verwaltungsrat den Triestiner Einflüssen entrückt wird. Ferner haben wir die Zentralstelle, mit der dann ein unmittelbarer Verkehr möglich ist. Hier haben wir jemanden, der eigentlich der Direktor des Lloyd ist. Es wird sehr vorteilhaft sein, wenn die Verwaltung und das Handelsministerium im direkten Kontakte miteinander stehen werden. Dann befinden sich in Wien auch die Hauptbefrachter. Schließlich müssen Sie, wenn Sie dem Lloyd das Geschäft zuwenden wollen, für den Antrag stimmen, denn wird diese Forderung nicht von uns erhoben, so wird sie sicherlich im Parlamente erhoben werden. Sie werden aber der Annahme des Lloydvertrages einen Dienst erweisen, wenn schon nach der Vorlage, welche dem Parlamente zugehen wird, der Sitz der Gesellschaft nach Wien verlegt wird. Das wird gewiß ein starkes Argument für eine günstige Erledigung des Gesetzes sein.

Ich stehe also auf dem Standpunkte, daß die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach Wien begründet und gerechtfertigt ist.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Handelskammerpräsident Ritter v. **Kink**: Wenn ich Handelsminister wäre, so würde ich sagen: ich als Handelsminister kann in diesen erweiterten Vertrag mit dem Lloyd gar nicht eintreten, wenn nicht vorher die erste Bedingung erfüllt wird, daß der Sitz der Gesellschaft nach Wien verlegt wird. Denn das Verhältnis zwischen dem Handelsministerium und dieser Gesellschaft wird ja dann ein so intimes, ein so enges sein, es wird sich um so große Summen handeln, daß es meiner Meinung nach nicht gut denkbar ist, daß die eine Behörde, welche stets die Gebarung des Unternehmens zu überwachen hat, ihren Sitz anderswo hat als jene, welche die oberste Leitung der Unternehmung in Händen hat. Ich glaube, schon aus diesem Titel müßte es angestrebt werden, daß der Sitz der Gesellschaft nach Wien verlegt werde. Das ist übrigens eine Sache des hohen Handelsministeriums. *(Referent Singer: Das gehört auch in die Subventionspromesse hinein!)* Deshalb habe ich ja auch gesprochen. Das ist aber natürlich eine Sache des hohen Handelsministeriums.

Ich möchte jedoch noch auf Eines hinweisen. Die Gründe, welche Herr Oberbaurat Günther vorgeführt hat, sind vollkommen zutreffend. Etwas ist aber nicht gesagt worden. Es gibt in allen diesen Angelegenheiten auch unmeßbare Momente, sogenannte Imponderabilien. Ich habe das Gefühl, daß eine große Gesellschaft, die aus den Steuergeldern in so hohem Maße subventioniert werden soll, also von der Gesamtheit der Steuerträger des Reiches, ihren Sitz auch in der Zentrale des Reiches, in der Haupt- und Residenzstadt haben muß. Ich habe das Gefühl, daß erst dann, wenn der Sitz der Gesellschaft in Wien sein wird, alle Industriellen, alle Verfrachter, kurz die gesamte Bevölkerung sich der Meinung hinneigen wird, das ist eine österreichische Gesellschaft, während diese Meinung heute nur in einem gewissen abgeschwächten Grade besteht. Triest gehört auch zum Reiche, ganz gewiß, aber man kann sich doch nicht der Ansicht verschließen, daß es gewisse spezielle Triester Interessen gibt, welche dort unten gefördert werden; es ist keine rein österreichische Gesellschaft, wenn sie ihren Sitz nicht in Wien hat.

Ich möchte den Herren sehr empfehlen, diese Imponderabilien auch zu berücksichtigen, und ich empfehle Ihnen daher, dem Antrage des Herrn Referenten zuzustimmen, um so mehr, als Sie die Analogie nicht nur bei allen Industrie- und Handelsgesellschaften, sondern auch bei allen Schiffahrtsgesellschaften finden. Ob auch in Deutschland alle Schiffahrtsgesellschaften ihren Sitz in Berlin haben, weiß ich nicht, aber in Frankreich trifft dies zu. Ich glaube, es wird bestimmt eine Forderung der österreichischen Völker sein, daß, wenn dem Lloyd eine vergrößerte Subvention gegeben werden soll, der Sitz der Gesellschaft auch im Zentrum des Reiches sein muß.

Vorsitzender: Wünscht noch jemand das Wort? *(Niemand meldet sich.)* Ich erteile dem Herrn Referenten das Wort.

Referent: Ich glaube, die Angelegenheit ist genügend erörtert.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger**: Ich bin der Meinung, daß es tatsächlich nötig ist, daß die Leitung der Gesellschaft bei den Schiffen ist. Dieser Punkt ist übrigens im alten Vertrage sehr gut ausgearbeitet, er ist nur an der Durchführung gescheitert. Es heißt im Vertrage, daß man sowohl in Prag als in Wien direkt mit dem Lloyd soll unterhandeln können. Das war man nie im Stande und ist es nicht im Stande. Das, was im Artikel XXIII steht, wurde nie gehalten. Es heißt zum Beispiel, daß der Verwaltungsrat nur aus industriellen und kommerziellen Kreisen ernannt werde, das wurde nie gemacht,

Digitized by Google

oder man hat sich mit Leichtigkeit darüber hinweggesetzt.

Wenn man etwas wissen will, wird einem einfach geantwortet, wir werden das nach Triest schreiben. Dann kann man weiß Gott wie lang auf die Antwort warten. Da erspare ich mir lieber den Weg und schreibe gleich nach Triest. Wenn man auf der Durchführung der Bestimmungen bestanden hätte und wenn im Verwaltungsrate Männer wären, die unsere Bedürfnisse genau kennen, dann wäre alles wunderbar gewesen, das könnte gar nicht besser gefaßt werden. Man kann ja Verbesserungen machen, aber es muß auch dann deren Durchführung erfolgen.

Vorsitzender: Die Debatte ist geschlossen. Es wird seitens des Herrn Referenten beantragt, daß das Subkomitee dem Beirate empfehle, daß dieser der Regierung den Ratschlag erteile, vom Lloyd die Verlegung seines Sitzes nach Wien zu verlangen. Ich ersuche jene Herren, welche dem Antrage zustimmen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Bitte um die Gegenprobe. *(Nach einer Pause):* Es sind sechs gegen sechs Stimmen. Ich dirimiere zu Gunsten des Antrages; derselbe ist somit angenommen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vukovič:** Im Namen der Herren aus Triest und aus dem Küstenlande melde ich als Minoritätsvotum an, daß der Sitz der Gesellschaft in Triest zu verbleiben habe.

Vorsitzender: Dieser Antrag wird als Minoritätsvotum dem Protokolle einverleibt werden. Wir gelangen nun zur Frage der Frachten. Da ist es wohl im Sinne des Herrn Referenten gelegen, daß wir die Frage der Tarife heute noch nicht zur Diskussion stellen, so lange nicht die Vorfragen erörtert worden sind. Man kann nicht Tarife machen, so lange man nicht weiß, wie das Itinerär gestaltet werden soll und mit wem man überhaupt einen Tarif machen wird. Der Herr Referent wünscht demgemäß, daß diese Frage vorläufig zurückgestellt werde und darüber ein besonderes Gutachten erfolge. Er wünscht, daß heute nur die Frage der Kartellierung zur Diskussion und Abstimmung gelange und im Zusammenhange damit die Frage des Tarifhoheitsrechtes des Staates und insbesondere die Frage der Kontrolle.

Referent: Die Frage der Kartellierung müssen wir in die Subventionspromesse — ich bleibe bei dem Worte — aufnehmen. Bei den Verhandlungen wird die Frage eine wichtige Rolle spielen, ob die offerierende Gesellschaft die Tarifsfreiheit hat, ob ihr die Kartellfreiheit gewährt wird oder ob sie in dieser Richtung gebunden sein soll, ob sie verpflichtet sein wird, nach bestimmten, zu erlassenden Normaltarifen zu verfrachten.

Ich bin der Meinung, daß die Subventionierung den Zweck hat, einerseits sichere, regelmäßige Schiffahrtsverbindungen zu schaffen und anderseits der Industrie und Produktion die Gelegenheit zu geben, nach bestimmten Sätzen zu verfrachten. Die Kartellierung hat aber im Gegenteil den Zweck, die Tarife in Verbindung mit anderen Gesellschaften, speziell mit ausländischen Gesellschaften, gegenüber den inländischen Verfrächtern zu erhöhen. Zu diesem Zwecke wird die Subvention nicht gegeben. Zum mindesten müßte ausgesprochen werden, daß im Falle von Kartellierungen die Subventionierung aufzuhören habe. Vorläufig handelt es sich mehr um eine prinzipielle Erklärung, ob der offerierenden Gesellschaft die Kartellierung verwehrt werden soll oder nicht.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger:** Ich erlaube mir zu dieser Frage eine Bemerkung zu machen, die von minderer Wichtigkeit, aber aktuell ist. In der Sitzung vom 18. November 1903 ist auch die Frage eines Kartells mit dem Lloyd besprochen worden. Wir haben damals befürchtet, daß uns auf der neu gegründeten Ostafrikalinie ein böser Streich gespielt werden kann, weil gerade diese einzige Linie tarifarisch nicht gebunden ist, der Lloyd also absolute Freiheit in Bezug auf die Tarife hat. Herr Regierungsrat Bardas hat uns darauf erwidert, er freue sich, uns mitteilen zu können, daß ein direkter Tarif nach Ostafrika geschaffen werde, daß er bereits in der Ausarbeitung begriffen sei und in kürzester Zeit dem Publikum zur Verfügung gestellt werde. Hierauf gab Herr kaiserlicher Rat Schenker seiner großen Befriedigung darüber Ausdruck. Ich möchte nun an den Herrn Regierungsvertreter eine Anfrage richten, was denn das eigentlich heißt: in kürzester Zeit. Vom 18. November bis jetzt ist eine ziemlich lange Spanne Zeit.

Abgesehen davon bin ich zu dieser Frage auch angeregt worden, weil ich bestimmt gehört habe, daß der Lloyd in ein Kartellverhältnis zu der Deutsch-Ostafrikalinie getreten ist und uns die Raten derart erhöht, daß wir eigentlich gar kein so besonderes Interesse weiter an diesem Verkehre haben, zum Beispiel 16 Shilling zu 28 Shilling. Oder nach der Mitteilung eines Malzfabrikanten, der mich in einem Briefe auffordert, für diese Industrie einzutreten, 30 zu 36 Shilling. Allerdings wird der Hinweis nicht gemacht, daß das Kartellraten sind, sondern der Lloyd erwidert, daß er angeblich große Hafengebühren in Südafrika hat. Selbstverständlich will er das Wort „Kartell" nicht aus dem Munde lassen. Es scheint aber eine Verpflichtung zu sein, jene Raten zu machen, welche ihm ausländische Gesellschaften für uns kommandieren. Ich würde es mit Freude

Digitized by Google

begrüßen, wenn wir über diesen Punkt beruhigt würden. Das Geschäft nach Ostafrika entwickelt sich ungeheuer schwer. Wie soll es werden, wenn das noch dazukommt? Wir wollen mit fixen Raten rechnen, sonst ist alles in Dunkel gehüllt und man ist total ausgeliefert.

Ministerialrat **Delles**: Ich kann in dieser Beziehung nur die Mitteilung machen, daß dem Handelsministerium von einem Kartell zwischen dem Lloyd und der deutschen Ostafrikalinie nichts bekannt ist. Uns ist nur bekannt, daß die deutsche Ostafrikalinie ihre Konkurrenzierung des Lloyd auf der Bombaylinie aufgegeben hat. Daraus läßt sich wohl der Schluß ziehen, daß es zu einem gewissen Übereinkommen zwischen dem Lloyd und der deutschen Ostafrikalinie gekommen ist. Welcher Art aber dieses Übereinkommen war, ob wirklich ein Kartell dahinter steckt, entzieht sich unserer Beurteilung.

Auf die andere Frage, die der Herr kaiserliche Rat gestellt hat, wie es mit der Bildung von Durchfrachttarifen für die Ostafrikalinie bestellt ist, kann ich keine Auskunft geben. Vielleicht ist mein Kollege vom Eisenbahnministerium in der Lage.

Ministerialrat **Schonka**: Wenn hervorgehoben worden ist, daß in einer der früheren Sitzungen seitens des Vertreters des Eisenbahnministeriums die Bereitwilligkeit ausgesprochen wurde, an die Schaffung eines Durchtarifes nach Ostafrika zu schreiten, und die Einführung eines solchen Tarifes in nicht ferne Aussicht gestellt wurde, so ist dies ebenso richtig wie die Tatsache, daß die bezüglichen Verhandlungen seither ganz zurückgestellt worden sind. Es würde zu weit führen, die Gründe hiefür heute im einzelnen zu verfolgen; dieselben liegen hauptsächlich in den bekannten ganz abnormalen Verhältnissen, die bis in die letzte Zeit in den Seetarifen nach Ostafrika geherrscht haben. Das Eisenbahnministerium ist nach wie vor bereit, die Verhandlungen in dieser Richtung wieder aufzunehmen; es muß jedoch der Schiffahrtsgesellschaft überlassen werden, den Zeitpunkt wahrzunehmen, in welchem es ihr die neuen Verhältnisse ermöglichen, in dieser Frage an die Bahnverwaltungen neuerlich heranzutreten.

Mitglied Ritter v. **Hütterott**: Mir erscheint es außerordentlich schwierig, da ein Prinzip aufzustellen, daß der Lloyd in keine Kartellverbindung je willigen darf. Wenn man ein solches Prinzip aufstellt, würde ja die Kenntnis hievon nicht auf unseren Kreis beschränkt bleiben, sondern es würde bekannt werden, die ganze Welt würde es wissen, daß der Lloyd nie in der Lage ist, ein Kartell zu schließen. Nun kann ich mir ganz gut den Fall denken, daß der Lloyd in einen Tarifkampf verwickelt wird, der ihn außerordentlich schädigen würde, wenn man weiß, daß er nie ein Kartell schließen darf. Er könnte in einen Kampf verwickelt werden, der ihn aus gewissen Linien direkt herausdrückt. Unser Zweck ist aber nicht, den Lloyd zu schädigen, sondern eine Schädigung der Befrächter hintanzuhalten, nämlich zu verhindern, daß durch eine Kartellierung sehr hohe Tarife für die Befrächter entstehen.

Das aber ließe sich, glaube ich, auf einem Mittelwege erreichen, indem man nicht das Verbot der Kartellierung strikte und direkt für alle Zeiten ausspricht, sondern die Zulässigkeit einer Kartellierung an gewisse Bedingungen knüpft, indem zum Beispiel gewisse Tarife festgesetzt werden, die bei einer Kartellierung niemals überschritten werden dürfen. Es wäre also eine Kartellierung möglich, wenn ein vorher festgesetzter Maximaltarif nicht überschritten wird. Das würde den Lloyd davor schützen, in einen Tarifkampf verwickelt zu werden, der ihm den größten Schaden bringen kann. Es soll das nur ein Fingerzeig sein. Die genauere Durchführung kann ich augenblicklich nicht angeben, weil das eine neue Frage ist, aber das wäre ein Ausweg.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Handelskammerpräsident Ritter v. **Kink**: Nach den Ausführungen des Herrn v. Hütterott könnte ich eigentlich auf das Wort verzichten. Ich halte es für ganz unmöglich, eine prinzipielle Entscheidung in der Weise zu treffen, daß gesagt wird, es dürfe nie und nimmermehr, unter gar keinen Verhältnissen ein Kartell geschlossen werden. Ich halte es auch für unmöglich, auszusprechen, daß Kartelle jeder Art goutiert werden müssen. Es kommt auf die Umstände an. Es wird Umstände geben, unter denen eine Kartellierung zur Selbsterhaltung unerläßlich notwendig erscheint, gerade so wie es mitunter bei der Industrie ist, und es wird Verhältnisse geben, unter denen die Kartellierung eine große Gefahr und Schädigung der Allgemeinheit und der Befrächter darstellt und wo es wieder unerläßlich ist, diese Art von Kartellierung gegebenen Falles nicht zu dulden.

Ich glaube, gerade in diesem Falle wird sich in der Praxis das Richtige noch viel leichter herausstellen, als bei anderen Gesellschaften. Denn gerade dadurch, daß das Handelsministerium mit dieser Gesellschaft in direktem Kontakt sein wird, wird es auch in der Lage sein, dafür zu sorgen, daß nicht unrichtige, schädigende Kartelle entstehen. Es werden auch im Vertrage schon Kautelen vorgesehen werden können; aber grundsätzlich auszusprechen: du darfst dich nie kartellieren, das scheint mir geradezu undenkbar.

Vorsitzender: Ich habe mich auch zum Worte gemeldet, um meine persönliche Ansicht über diesen Gegenstand vorzubringen, die in teilweisem Widerspruch mit den Anträgen des Herrn Referenten ist und sich mehr den Ausführungen der unmittelbaren

Herren Vorredner anschließt. Man kann verschiedener Anschauung über Kartelle sein; aber eines steht fest, daß wir nicht im isolierten Staate und nicht auf Robinsons Insel leben. Daraus folgt, daß wir, so lange die anderen großen Gesellschaften im Weltverkehr noch Kartelle haben, uns nicht die Hände binden können — weder die Staatsverwaltung noch einzelne Gesellschaften und Industrien —, Kartelle nicht zu schließen.

Es handelt sich vielmehr darum, dem Gedanken des Herrn Referenten in der Weise Ausdruck zu geben, daß die Kartelle bei subventionierten Gesellschaften nicht den günstigen Effekt der Tarifhoheit illusorisch machen. Dieser Gedanke hat dem Herrn Referenten vorgeschwebt und mit diesem Gedanken müssen wir uns vollkommen einverstanden erklären. Eine Gesellschaft, die subventioniert ist, muß vom volkswirtschaftlichen Gedanken und nicht vom reinen Erwerbsinteresse allein getragen werden. Wenn der Lloyd subventioniert ist, ist er das Surrogat einer Staatsschiffahrt und muß demgemäß den allgemeinen österreichischen volkswirtschaftlichen Interessen dienen. So weit diese Interessen in Inkongruenz mit dem Erwerbsinteresse der Gesellschaft kommen, muß die Tarifhoheit in viel intensiverer Weise eingreifen, als sie bisher eingegriffen hat, und deshalb hat der Herr Referent der Tarifhoheit so weitgehenden Ausdruck gegeben.

Nun kommt die Frage: Tarifhoheit und Kartelle. Gibt es Momente, wo man, trotz der Tarifhoheit, denn doch in der bestehenden Gesellschaft des Anfanges des zwanzigsten Jahrhunderts in die Kartelle eingreifen muß oder nicht? Und da finden wir, daß auf dem ganzen Gebiete des Verkehrswesens, also auch der Eisenbahnen und der Schiffahrt, Kartelle heute eine Sache sind, die man ohneweiters nicht umgehen kann. Sie wissen ja, daß unsere Verkehrsteilung bei den Eisenbahnen heute auf Kartellen, auf Vereinbarungen aufgebaut ist. Und wenn Sie diese nicht erlauben, kommen Sie entweder in vollständige Defizite oder in ein vollständiges Chaos bei den Eisenbahnen, denen man in Österreich alles nachsagen kann, aber nicht, daß sie in den letzten Jahren bei der Tarifpolitik vom volkswirtschaftlichen Gedanken getragen sind.

Bei der Schiffahrt ist die Sache noch viel komplizierter, denn hier, wo ein Schienenstrang nicht vorhanden ist, ist die freie Konkurrenz ipso facto gegeben. Wie kommt nun die Katze übers Wasser? *(Heiterkeit.)* Ich möchte dafür ungefähr folgendem Gedanken Ausdruck geben: In der Regel ist subventionierten Gesellschaften die Kartellierung der Frachttarife nicht zu gestatten; nur ausnahmsweise kann mit Einwilligung der Staatsverwaltung und der Staatsaufsicht in dringenden Fällen von dieser Regel Umgang genommen werden. *(Zustimmung.)* In dieser Fassung stelle ich meinen Abänderungsantrag dem Antrag des Herrn Referenten gegenüber.

Referent: Daß die Subventionen nutzlos ausgegeben sind, wenn die Kartelle ermöglicht werden, wenn sie förmlich freigegeben sind oder die Möglichkeit zur Umgehung vorhanden ist, sehen Sie an den von Herrn kaiserlichen Rat Schweiger vorgeführten Beispielen. Wir zahlen 1,440.000 K Subvention und trotzdem werden die Sätze für die geringen Frachten, die wir nach Ostafrika haben, infolge Abschlusses eines Kartells erhöht. Wozu zahlen wir dann die Subvention, wenn die Schiffahrtsgesellschaft dabei die Möglichkeit hat, sich mit dem Auslande zu verbinden, um dem Inländer, der die Subvention zahlt, eine erhöhte Fracht aufzuerlegen?

Ich bin in meinem Vorschlage nicht sehr weit von dem des Herrn Vorsitzenden entfernt gewesen. Denn bei mir heißt es auch: Kartelle wären grundsätzlich zu vermeiden. Dann folgt die weitere Ausführung, daß bei subventionierten Linien die Subvention aufhört, wenn die Gesellschaft in ein Kartell eintritt. Findet sie ihre Rechnung durch das Kartell mit anderen, so braucht der Staat sie weiter nicht zu subventionieren. Ich glaube aber, daß ich mit der Aufrechterhaltung meines Antrages nicht viel Glück haben werde.

Vorsitzender: Unter diesen Umständen glaube ich, daß die von mir Ihnen vorgetragene Fassung vielleicht zur Abstimmung gelangen könnte, die ungefähr lautet:

„In der Regel ist subventionierten Gesellschaften die Kartellierung der Frachttarife nicht zu gestatten. Nur ganz ausnahmsweise kann in dringenden Fällen mit Einwilligung der Staatsverwaltung davon Umgang genommen werden."

Der dritte Satz wäre dann:

„Das Tarifhoheitsrecht des Staates bei Erstellung der Tarife ist auszugestalten."

Mitglied Reichsratsabgeordneter Handelskammerpräsident Ritter v. **Kink:** Das verstehe ich nicht recht.

Vorsitzender: Das heißt, daß die Tarife immer nur mit Einwilligung des Handelsministeriums, beziehungsweise im Kontakte mit demselben erstellt werden sollen. Wenn die Herren wünschen, werde ich über diesen Punkt separat abstimmen lassen.

Referent: Ich glaube, daß es nicht nötig ist, über diesen Antrag heute abstimmen zu lassen.

Digitized by Google

Vorsitzender: Ich akkommodiere mich dieser Ansicht des Herrn Referenten. Wir werden das später bei der Frage der Tarife erörtern und ich streiche daher den Schlußsatz vorläufig.

Ich ersuche jene Herren, welche mit dem übrigen Teile des Antrages einverstanden sind, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Der Antrag ist angenommen.

Damit ist auch diese Sache erledigt.

Ich glaube, der Herr Referent hat noch eine Bemerkung zu machen.

Referent: Ich glaube, wir müssen jetzt abbrechen. Erst bis wir die Herren Antragsteller zum Itinerär gehört und deren Vorschläge vernommen haben, können wir daran gehen, unsere Anträge für das Verkehrskomitee, beziehungsweise das Plenum zu konzipieren. Jetzt müssen wir also unbedingt die Verhandlung unterbrechen und die Antragstellung bis nach durchgeführter Enquete verschieben. Ich verlasse demnach diesen Gegenstand der Tagesordnung.

Ich habe mir das Wort erbeten, um daran zu erinnern, daß wir gelegentlich der Beratung des Betriebsreglements verlangt haben, daß sich der Lloyd in Wien protokollieren lasse, und besonders harte Kämpfe wurden geführt, daß er auch in Wien klagbar sei. Wir haben aber die Wahrnehmung gemacht, daß gerade diejenigen, welche auf die Klagbarkeit des Lloyd in Wien den größten Wert gelegt haben, davon gar keinen Gebrauch machen. Es sind allerdings seit dem neuen Betriebsreglement sehr wenig Anstände; die Anstände haben sich bedeutend gemindert. *(Kaiserlicher Rat Schweiger: Ich will darüber am nachmittage sprechen, bis meine Kollegen hier sind!)* Sie kommen aber doch vor. Wenn aber ein Befrächter mit dem Lloyd in Konflikt gerät, so geht er ins Handelsministerium und verlangt von der Aufsichtsbehörde förmlich eine Rechtsprechung. Das ist kein gesunder Zustand. Wenn man mit jemand einen Streit hat, so gleicht man ihn aus und wenn dieses unmöglich ist, geht man zu Gericht; wenn man mit dem Lloyd in einen Streit gerät, so soll man das auch tun.

Das hat deshalb einen besonderen Wert, damit eine Spruchpraxis in Seerechtsangelegenheiten geschaffen werde. Ich nehme an, daß der Lloyd seine Protokollierung in Wien bereits durchgeführt hat und daß, wenn es nicht geschehen wäre, das Handelsministerium diese verfügen werde. Deshalb richte ich — und dabei spreche ich zum Fenster hinaus — an meine Kollegen das Ersuchen, jeden Streit mit dem Lloyd auf dem ordentlichen Rechtswege auszutragen. Ich sage das nicht etwa aus Gegnerschaft gegen den Lloyd, sondern um die Administrativbehörde nicht mit allen Streitigkeiten zwischen Verfrächter und Befrächter zu behelligen und um eine Spruchpraxis zu schaffen.

Ministerialrat **Delles:** Ich bin dem Herrn Referenten für jenen Teil seiner Ausführungen, welcher das Betriebsreglement betrifft, besonders dankbar. Es wäre für das Handelsministerium und speziell für mich von sehr großem Werte, wenn sich in dieser Beziehung eine Spruchpraxis herausbilden würde.

Nachmittagssitzung.

(Als **Experten** sind erschienen die Herren: Alfred **Bachrach,** Prokurist der Triester Petroleumraffinerie, Eduard **Fürth,** Direktor der Aktiengesellschaft der österreichischen Fezfabriken, Jean **Hertzka,** Prokurist des Exporthauses Robitsek und Reis, Josef **Lenarčič,** Präsident der Handels- und Gewerbekammer in Laibach und Holzwarenfabriksbesitzer, Dr. Otto **Mayr,** Sekretär der Handels- und Gewerbekammer in Leoben, Edgar **Penzig,** Direktor der Vöslauer Kammgarnfabrik-Aktiengesellschaft, Moritz **Raab,** Kontinentagent der Firma Nosawa & Ko. in Yokohama, Hugo **Schwer,** Inhaber der Exportfirma „Kommanditgesellschaft Hugo Schwer & Ko."; als **Vertreter des österreichischen Lloyd** die Herren: Vizedirektor Friedrich **Brosch,** Generalagent kaiserlicher Rat Theodor Ritter v. **Jarsch** und Sekretär Dr. Hermann **Mattheusche.**)

Vorsitzender Obmannstellvertreter Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer:** Das Komitee ist in beschlußfähiger Anzahl versammelt, ich eröffne die Sitzung.

Ich begrüße die anwesenden Herrn Experten und danke Ihnen namens des Komitees bestens für Ihr gütiges Erscheinen.

Das Grundprinzip unserer Zusammenkunft und unserer heutigen kurzen Expertise geht dahin, daß wir die Äußerungen der Herren, die in dem großen

gelben Buche niedergelegt sind, als bekannt voraussetzen und vor allem in der Richtung Aufklärungen von den Herren haben möchten, in welcher die Herren entweder sich noch gar nicht oder noch nicht genügend geäußert haben. Ich möchte also hervorheben, daß die heutige Enquete nicht den Zweck hat, den ganzen Gegenstand ab ovo zu beleuchten, sondern nur eine Ergänzung zu der bereits in früherer Zeit durch das Bureau abgeführten schriftlichen Enquete zu bilden. Nun haben in diesem Sinne fünf Herren: v. Bauer, Bergmann, Erhard, v. Kink, Sobotka, die Firma Schnabl u. Ko. und die Handels- und Gewerbekammer in Wien schriftliche Gutachten als Ergänzung zu den früheren ausführlichen gedruckten Gutachten uns gegeben. Wir werden diese schriftlichen Gutachten drucken lassen. Auf diese Weise wird das Komitee und später auch der Beirat und die Regierung in der Lage sein, die Ansichten der Herren vollständig kennen zu lernen. Von der Verlesung der Gutachten wird also aus diesen technischen Gründen vorläufig Umgang genommen und wir können zur Anhörung der Herren Experten wegen der Ergänzungen, ich unterstreiche dieses Wort, schreiten. Bevor wir dies jedoch tun, erteile ich dem Herrn Referenten das Wort.

Referent Kommerzialrat **Singer**: Die Anträge, welche infolge der schriftlichen Enquete aus dem Jahre 1902 an den Industrierat gelangt sind, wurden hier in vier Gruppen gesammelt: Einführung neuer Linien, Ausgestaltung der bestehenden Linien, Beschleunigung der Fahrten, schließlich auch Auflassung von Fahrten. Ich glaube, daß in dieser Reihenfolge auch die Äußerung der Herren Experten stattfinden soll. Natürlich können diese Äußerungen auch ergänzt werden zum Beispiel durch Wünsche in der Richtung, welche Einrichtungen die Schiffe nach manchen Relationen haben sollen, auch ob und in welchem Umfang für den Personenverkehr Vorsorge zu treffen ist u. dgl.

Dabei bitte ich Sie, zu beachten, daß jede dieser Forderungen ein großes Gelderfordernis bedeutet und daß sogar auf lange befahrenen Linien der Verkehr kein großer, das Geschäft ein unrentables ist. Ich bitte also, bei jedem Ihrer Wünsche und Vorschläge sich einerseits das große Erfordernis, anderseits den vorläufig geringen Verkehr vor Augen zu halten und demnach bei ihren Wünschen die möglichste Zurückhaltung zu beobachten.

Ehe wir aber noch in die Enquete eingehen, würde ich an die Herren Vertreter des Lloyd eine Bitte richten, durch deren Erfüllung unsere Verhandlung vielleicht erleichtert würde, weil dann mancher der Wünsche nicht mehr vertreten werden müßte. Sie haben an die Regierung Anträge wegen Erneuerung des Lloydvertrages gestellt und Sie werden wahrscheinlich in dieser Ihrer Eingabe auch eine Änderung, beziehungsweise Erweiterung des Itinerärs beantragt haben. Es wäre vielleicht für den Gang der Verhandlung nützlich, wenn Sie uns über den Umfang Ihrer Anträge nach dieser Richtung Auskunft erteilen wollten.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Ich kann mich natürlich nur ziemlich allgemein fassen. In dem Projekte für den neuen Vertrag haben wir hauptsächlich die Perfektionierung der gegenwärtigen Linien ins Auge gefaßt. Denn so lange der jetzige Dienst, welcher der Vervollkommnung einiger Linien bedarf, nicht vollständig in Ordnung ist, wäre es eine prekäre Sache, sich mit einer weiteren Ausgestaltung zu beschäftigen, um so mehr, als dafür, wie der Herr Referent selbst erwähnt hat, große Geldopfer gefordert werden müßten.

Im allgemeinen haben wir uns darauf beschränkt, eine bedeutende Verbesserung der Bombaylinie in Aussicht zu nehmen, sowohl was die Schnelligkeit betrifft . . . .

Referent: Dürfte ich vielleicht bitten: Erst Mittelmeer, dann Übersee.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Was das Mittelmeer anbelangt, so möchten wir vor allem die Alexandrienlinie bedeutend verbessern, und zwar nicht nur in Betreff der Schnelligkeit und der Passagiereinrichtungen — um den Konkurrenzen entgegentreten zu können, die teils schon aufgetreten sind, teils noch auftreten werden —, sondern auch rücksichtlich des Tonnengehaltes. Denn die Erfahrungen der letzten Zeit haben gezeigt, daß man mit dem gegenwärtigen Tonnengehalte kaum alle Zufuhren nach Alexandrien bewältigen kann, besonders in den Monaten der Wintersaison.

Es ist ferner — freilich steht das wieder, wie das Ganze, im Zusammenhang mit dem Entgelt, das man dafür von der Regierung bekommen kann — eine verbesserte Verbindung mit Syrien in Aussicht genommen. Syrien wird jetzt 14tägig bedient, während die allgemeinen Wünsche des Handels nach einer wöchentlichen Verbindung gehen. Ich möchte darauf aufmerksam machen, daß gegenwärtig eine wöchentliche Verbindung mit Syrien noch nicht die genügende Alimentierung wird finden können. Es ist aber voraus zusehen, daß im Laufe der Zeit eine solche Alimentierung eintreten wird.

Das wären die Hauptverbesserungen des Levantedienstes und, so viel mir bekannt, auch die Hauptwünsche. Im übrigen werden häufig Beschwerden erhoben, daß die Fahrten auf diesen Linien zu langsam sind. Das gilt namentlich für die thessalische und für die griechisch-orientalische Linie, speziell für die Verbindung nach Salonichi. Diesen Beschwerden könnte nur auf die Weise abgeholfen werden, daß verschiedene Punkte, die wegen der Post

Digitized by Google

angelaufen werden müssen, herausgehoben werden. Das wäre nun zu erreichen, indem man eine spezielle Linie errichtet, welche die kleinen Echellen in sich aufnimmt, um den Verkehr nach den größeren Echellen zu einem rascheren zu gestalten. Bei dieser Gelegenheit müßte man selbstverständlich auch noch zum Teil auf bessere Passagiereinrichtungen sehen. Eine gewisse Schwierigkeit ist da allerdings vorhanden, indem wir einen großen Schiffspark schon haben, der über eine gewisse Geschwindigkeit und gewisse Einrichtungen verfügt, und wenn wir auch neue Schiffe bauen, die vollkommenere Einrichtungen erhalten, so wird doch nur erzielt, daß wir ein heterogenes Material haben werden, welches doch nicht im stande sein wird, ganz gleichmäßige Leistungen zu bieten. — Es sollen also nach Alexandrien schnellere und größere Schiffe gehen, nach Syrien soll häufiger gefahren und die kleineren Echellen sollen ausgeschaltet werden, um die Bedienung der größeren Häfen zu beschleunigen.

Referent: Wir haben also auf der Linie Triest—Alexandrien 52 Fahrten. Das würde bleiben?

Experte Vizedirektor **Brosch:** Jawohl.

Referent: Und die Geschwindigkeit?

Experte Vizedirektor **Brosch:** Die Geschwindigkeit würde erhöht werden.

Referent: Auf der Linie Triest—Alexandrien soll also eine Beschleunigung eintreten. Würden Sie uns die Ziffer nennen?

Experte Vizedirektor **Brosch:** Das ist schwer, es muß noch konkretiert werden. Aber jedenfalls denken wir uns eine Meistgeschwindigkeit von ungefähr 18 Meilen.

Referent: Die Meistgeschwindigkeit entscheidet nicht, uns interessiert hauptsächlich die normale Fahrzeit. Triest—Konstantinopel bleibt unverändert?

Experte Vizedirektor **Brosch:** Das würde ungefähr bleiben.

Die syrisch-karamanische Linie ist jetzt mit Triest in 14tägiger Verbindung. In den Wintermonaten — die Zahl der Reisen ist nach den Erfordernissen verschieden — fährt überdies zwischen Alexandrien und Konstantinopel noch eine 14tägige, so daß die Verbindung während des Winters eine wöchentliche ist, doch einmal mit Überschiffung.

Referent: Wie viel Fahrten haben Sie jetzt?

Experte Vizedirektor **Brosch:** 26 Fahrten mit der Verbindung Triest und zirka 14 unverbundene einfache Lateralinien zwischen Alexandrien und Konstantinopel.

Referent: Also auch hier tritt eine Vermehrung der Zahl der Fahrten nicht ein? Der jetzige Zustand bleibt aufrecht?

Experte Vizedirektor **Brosch:** In Aussicht genommen wurde unter gewissen Voraussetzungen, daß man sämtliche Fahrten mit Triest verbindet, so daß Triest den ganzen Winter über eine wöchentliche Verbindung mit Syrien hat, unter gleichzeitiger Berührung von Alexandrien; im Sommer hätte selbe keinen Wert.

Referent: Wie verhält es sich mit den Fahrten ins Schwarze Meer?

Experte Vizedirektor **Brosch:** Bezüglich der Batumlinie (Trapezunt) könnte man in Aussicht nehmen, daß die Linie wöchentlich das ganze Jahr hindurch bleibt. Überdies könnte man die Führung einer direkten Linie von Triest, wie sie teilweise schon besteht, in Aussicht nehmen, während bisher häufig ein Transportement stattfinden mußte.

Referent: Und die Änderung im Überseeverkehr?

Experte Vizedirektor **Brosch:** Im Überseeverkehr würde sich die Reform hauptsächlich auf die Ausgestaltung der Bombaylinie konzentrieren, die teilweise auch mit größerer Geschwindigkeit geführt werden müßte und über größere Schiffe zu verfügen hätte. Das erfordert jedoch noch ein Detailstudium. Bei der Konstruktion der Schiffe wird sich ergeben, wie sich die Geschwindigkeit zum Tonnengehalt verhält. Jedenfalls wird eine Beschleunigung des ganzen Verkehrs nach Bombay eintreten. Es ist eine Sache des technischen Studiums, wie weit man gehen kann, ohne die Dimensionen zu sehr zu erhöhen.

Referent: Es wird so sehr darauf gedrängt, den Lloydvertrag zu machen. Ich sehe aber, daß Sie es wohl mit dem Lloydvertrag sehr eilig haben, daß Sie sich aber selbst nicht sehr darauf vorbereitet haben, wenn Sie über die Geschwindigkeit nichts zu sagen wissen. Via Triest soll man eben schneller die Waren an den Bestimmungsort bringen können, das ist ein wichtiges Erfordernis des Verkehrs.

Experte Vizedirektor **Brosch:** Wir haben unsere Idee, das ist, die Linie mit 18 Meilen zu machen. Es ist aber schwer, sich mit einer Ziffer zu binden.

Referent: Wenn man einen Vertrag machen will, muß man formulierte Anträge stellen.

Experte Vizedirektor **Brosch**: 18 Meilen mit einem größeren Tonnengehalt.

Referent: Verkehr nach Kobe. Bleibt die Zahl dieselbe, 6 Fahrten und 6 Fahrten, nicht wahr?

Experte Vizedirektor **Brosch**: Ja. Rücksichtlich dieses Verkehrs kann man wohl kaum eine Änderung eintreten lassen.

Referent: Bleibt der Fahrplan derselbe?

Experte Vizedirektor **Brosch**: Ja.

Mitglied Kommerzialrat **Escher**: Es ist beabsichtigt eine Berührung mit den birmanischen Häfen.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Die großen Schiffe verfügen über ungefähr 10.000 Tonnen. Diese Dampfer werden absolut nicht genügend alimentiert. Wenn man den Anspruch stellt, daß wir direkte Fahrten machen, dann wären die Opfer, die man fordern müßte, nicht proportioniert.

Mitglied Kommerzialrat **Escher**: Es verlängert das aber die Reise ungemein.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Die Schiffe haben 10.000 Tonnen; für China und Japan werden sie nur etwa zu zwei Drittel angefüllt. Was soll man mit dem anderen Drittel machen?

Referent: Österreichischer Lloyd 69, Norddeutscher Lloyd 52 Tage. Vielleicht wäre es möglich, den Verkehr so zu teilen, daß 6 Fahrten Kobe direkt mit einem schnelleren Verkehr gemacht werden und die anderen 6 Warenlinien mit Zwischenhäfen?

Experte Vizedirektor **Brosch**: Ich glaube, daß das ungemein schwer durchführbar ist. Wir müssen mit dem vielen Material rechnen, das wir haben und das auf diese Fahrten zugeschnitten ist, wie es jetzt ist.

Referent: Sie verzeihen, so denken wir uns die Behandlung nicht. Sie wollen den Vertrag auf Ihren Schiffspark zuschneiden und wir haben die umgekehrte Meinung, daß Sie Ihren Schiffspark nach den Wünschen und Bedürfnissen unseres Verkehrs und der Industrie komplettieren müssen.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Da komme ich auf das, was sie früher erwähnt haben, daß wir einfach alles machen, sobald wir dafür gezahlt werden. Aber die Opfer werden kolossale sein, wenn man einen direkten Verkehr, der nicht genügend alimentiert ist, derart ausgestalten will.

Referent: Ich bin der Meinung, daß, wenn Sie sagen, wir wollen das Itinerär nach dem jetzigen Schiffspark einrichten, wir nicht zu einem übereinstimmenden Votum, sondern zu einer direkten Gegnerschaft gelangen werden. Vielleicht haben Sie die Güte, sich über den Punkt zu äußern, daß die Linie Kobe geteilt wird. Also Kobe direkt —

Experte Vizedirektor **Brosch**: Ich glaube, daß das nicht möglich ist.

Referent: Kolombo und Kalkutta fahren Sie 14 mal, also zweimal über den Vertrag, und das soll natürlich auch so bleiben. Triest—Santos?

Experte Vizedirektor **Brosch**: Bleibt wie jetzt, 8 Fahrten.

Referent: Was haben Sie für Anträge wegen Erweiterung des Itinerärs?

Experte Vizedirektor **Brosch**: Was den ozeanischen Dienst betrifft, so wäre der Wunsch, der heute geäußert worden ist, zu ventilieren, nach den Sundainseln Fahrten zu machen. Diesen Wunsch haben wir teilweise in Rechnung gezogen, auf der Linie Batavia, um nicht darauf angewiesen zu sein, die Überschiffungsgüter fremden Gesellschaften zu übergeben.

Referent: Sie nehmen die Sundainsel?

Experte Vizedirektor **Brosch**: Eventuell.

Vorsitzender: Ich bitte nun die übrigen Herren Experten sich zu melden, welche sich über das Itinerär äußern wollen.

Experte **Schwer**: Ich habe bereits vor zwei Jahren die Ehre gehabt, in dieser Körperschaft meine Ansichten über den Seeverkehr zu vertreten und habe auch ein schriftliches Gutachten abgegeben, welches in den betreffenden Publikationen des Industrierates abgedruckt wurde.

Ich habe alle Fragen, über welche heute wieder gesprochen werden soll, bereits vor zwei Jahren behandelt und hätte eigentlich diesbezüglich meinen damaligen Ausführungen im Prinzipe nichts hinzuzufügen. Nachdem nun aber gründlicher in Details eingegangen werden soll, so will ich mir erlauben, meine Anschauungen ausführlicher darzulegen und meine Vorschläge präziser zu fassen, als ich es vor zwei Jahren tat.

Punkt I betreffend kann ich nur jene Relationen besprechen, mit deren Erfordernissen ich durch meine geschäftlichen Beziehungen vollkommen vertraut bin.

Digitized by Google

Zuerst kommt da Britisch-Indien in Betracht. Nach Bombay haben wir durch den Lloyd gegenwärtig jährlich 28 Verschiffungsgelegenheiten, nämlich 12 Fahrten am 3. jedes Monats mit Bombay als Endstation und 12 Fahrten der China—Japanlinie am 27. jedes Monats, ferner 4 Fahrten der Calcuttalinie am 12. März, Juni, Juli und August. — Wollen wir uns diese drei Linien etwas näher besehen:

I. Die Eillinie des Lloyd.

Die sogenannte Eillinie des Lloyd nach Bombay, deren Dampfer Triest am 3. jedes Monats verlassen und in Bombay am 20. ankommen, hätte diese Bezeichnung „Eillinie" vielleicht vor 30 Jahren verdient, heute aber gewiß nicht mehr. Der Lloyd braucht 18 Tage nach Bombay, die Postlinie der Peninsular macht die Strecke in 12 Tagen, allerdings ab Brindisi.

Der Lloyd ist freilich keine Postlinie, jedoch um seine Linie Eillinie taufen zu können, müßte er sich doch etwas mehr beeilen, um so mehr, als ja diese Linie den Passagierdienst besorgen soll.

Das reisende Publikum bedient sich des österreichischen Lloyd auf der Bombaylinie nicht ungern, weil man unleugbar auf den Dampfern in Bezug auf Kost- und Kajütenakkomodation gut aufgehoben und weil der Fahrpreis bedeutend niedriger als jener ist, welchen die englischen Postdampfer einheben. Der Lloyd würde aber noch viel mehr Zuspruch haben, wenn er seine Fahrzeit um mindestens drei Tage abkürzen wollte. Für den englischen Beamten, Offizier oder Kaufmann, welcher sich auf Urlaub nach Europa begibt, dem also darum zu tun ist, möglichst kurze Zeit auf die Reise verwenden zu müssen, würde das eine Zeitersparnis von sechs Tagen bedeuten. Solche Reisende könnten also beinahe eine Woche länger in Europa verweilen, und das fällt sehr ins Gewicht.

Was nun die Dampfer selbst betrifft, so besorgen sie seit nahezu 20 Jahren diesen Dienst, die Dampfer „Imperator" und „Imperatrix". Beide Dampfer sind sogenannte gute Seeboote; ich habe selbst an Bord des „Imperator" vor elf Jahren eine Zyklone von 36stündiger Dauer durchgemacht und das Schiff hat sich brillant gehalten, während ein Dampfer der Rubattinolinie, welcher denselben Sturm durchzumachen hatte, in einem Zustande in Bombay anlangte, als wenn er aus einer Seeschlacht gekommen wäre. Dessenungeachtet passen beide Dampfer absolut nicht für den Dienst in den Tropen. Die Kajüten sind viel zu tief gelegen, derart, daß selbst bei mäßigem Seegang die Lucken derselben geschlossen werden müssen. Ventilation ist so gut wie nicht vorhanden, man kann sich also einen Begriff machen, welche Temperatur in den Kajüten bei Passierung des Roten Meeres und Indischen Ozeans herrscht. Es ist sehr oft einfach unerträglich und wenn man nicht ersticken will, muß man die Nacht auf Deck verbringen. Der Lloyd wird neue, größere, den Anforderungen des tropischen Dienstes vollkommen entsprechende Dampfer für diese Linien bauen müssen, und wenn diese Boote die Reise in 14 Tagen absolvieren, dann wird der Passagierverkehr bestimmt ein noch größerer werden als bisher.

Die italienischen Kellner, die Camerieri, an Bord der Lloyddampfer befriedigen nicht. Sie sind sehr oft arrogant mit den Passagieren und versehen den Dienst nicht in jener geräuschlosen, unauffälligen, gründlichen Weise, wie das auf deutschen und englischen Dampfern geschieht. Ferner sind die wenigsten der deutschen Sprache mächtig, wenn es hoch kommt, haben sie ein paar Brocken Englisch zur Verfügung, womit aber dem Publikum, welches hauptsächlich aus Deutschen und Engländern oder wenigstens deutsch oder englisch sprechenden Passagieren besteht, nicht gedient ist. Es sollten also für diese Linie deutsche Kellner mit englischen Sprachkenntnissen verwendet werden und, glaube ich, dürfte es nicht schwer fallen, solche durch das Gremium der Gastwirte in Wien zu beschaffen.

Wie ich später ausführen werde, ist es als eine Schädigung des chinesisch-japanischen Dienstes zu bezeichnen, wenn die Dampfer der Kobelinie, welche Triest am 27. jedes Monates verlassen, Bombay anlaufen. Wenn diese Dampfer, was geschehen muß, Bombay nicht mehr anlaufen werden, dann haben wir nur einen Dampfer monatlich nach Bombay, denn die vier Fahrten der Kalkuttalinie kommen, für den Export wenigstens, um so weniger in Betracht, als sie mit Ausnahme des Märzdampfers im Sommer, also in der geschäftstillen Zeit, erfolgen. Der Lloyd wird also daran schreiten müssen, mindestens für die Zeit vom Oktober bis Mai einen zweiten Eildampfer monatlich nach Bombay abgehen zu lassen. Er wird sich dadurch einen höheren Anteil am Passagierdienst sichern können und an Frachten wird es, besonders nach Errichtung der zweiten Bahnverbindung nach Triest, auch nicht fehlen, um so weniger, als ja der Kobedampfer heute schon für Bombay befrachtet wird.

Das Resumé der nötigen Verbesserungen auf dieser Linie kann also in folgenden fünf Punkten ausgedrückt werden:

1. Abkürzung der Fahrtdauer auf mindestens 14 Tage.

2. Indienststellung neuer, dem modernen Komfort und den Anforderungen des tropischen Dienstes vollkommen entsprechender Dampfer von größerem Tonnengehalt und für zahlreichere Passagiere berechnet.

3. Ersetzung der italienischen Camerieri nach Möglichkeit durch deutsches oder durch deutsch und englisch sprechendes, gut diszipliniertes Personal.

4. Drucksorten, Affichen ꝛc., welche auf den Dampfern zur Verwendung kommen, Aufschriften und sonstige Direktiven auf den Dampfern sollten nicht, wie

Digitized by Google

bisher, in italienischer, sondern in englischer Sprache abgefaßt werden, denn die italienische Sprache ist der Mehrzahl der Passagiere absolut nicht geläufig, während englisch jeder Reisende versteht, welcher mit diesen Dampfern reist.

5. Einrichtung einer 14tägigen Eillinie von Triest nach Bombay, die Abfahrten sollen am 1. und 15. jedes Monats erfolgen.

II. Kobelinie.

Ich komme nun zur Besprechung der Kobelinie, welche gegenwärtig Bombay anläuft. Die Dampfer verlassen Triest am 27. jedes Monats und sechs Tage nachher, am 3. jedes Monats, geht der Eildampfer von Triest ab. Man hat also innerhalb kaum einer Woche zwei Dampfer zur Verfügung, während sodann während dreier Wochen keine Verschiffungsgelegenheit besteht. Welche Übelstände ein so nahes Aneinanderrücken der Abfahrtstermine im Gefolge hat, wenn auf diese Termine ein Vakuum von drei Wochen bis zum nächsten Dampfer folgt, liegt auf der Hand.

Es kann da nur die eine Abhilfe getroffen werden, daß der Kobedampfer Bombay überhaupt nicht mehr anläuft, sondern daß, wie beantragt, eine 14tägige direkte Eillinie nach Bombay eingerichtet wird.

III. Linie Triest—Kalkutta.

Unter Beibehaltung des jetzigen Itinerärs, gemäß welchem Bombay viermal und Kurrachee achtmal angelaufen wird, sollten diese Dampfer eine größere Fahrgeschwindigkeit entwickeln, derart, daß die Reise Triest—Kalkutta nicht länger als 35 Tage dauern dürfte. Heute dauert die Reise laut Fahrplan 42 bis 44 Tage, in Wirklichkeit braucht der Lloyd zur Absolvierung dieser Fahrt oft bedeutend länger, es hat schon 50 Tage und mehr gedauert, bis Waren, welche für Kalkutta bestimmt waren, daselbst anlangten.

Das fakultative Anlaufen anderer Häfen als jener im Fahrplan angegebenen auf der Hinfahrt soll fallen gelassen werden, falls durch Anlaufen solcher Häfen die Fahrtdauer 35 Tage überschreiten müßte.

IV. China- und Japanlinie.

Während der Lloyddienst auf den ostindischen Linien halbwegs befriedigend arbeitet, ist die Chinalinie noch ganz vorsintflutlich organisiert. Es steht dem Lloyd auf dieser Linie frei, anzukommen, wann es ihm beliebt, und dorthin zu fahren, wohin es ihm angenehm ist. Wie lange die Empfänger in den im Fahrplane festgelegten Häfen auf ihre Waren warten müssen, darüber läßt sich der Lloyd kein graues Haar wachsen, wenn auch besagte Empfänger graue Haare bekommen könnten, bis ihre Waren anlangen.

Die Waren für Ostasien werden über Bombay spazieren geführt, ohne Rücksicht darauf, welchen Zinsverlust das für die Verschiffer und Empfänger involviere.

Außerdem steht es dem Lloyd frei, wie auf dem Fahrplane deutlich vermerkt, sowohl auf der Hin- als Rückfahrt beliebige indochinesische, japanische, birmanische Häfen sowie Manila anlaufen zu dürfen.

Wenn ich mit dem Lloyd für Shanghai verschiffe, so braucht der Lloyd zwei Monate unter normalen Umständen — also fahrplanmäßig — um die Ware nach Shanghai zu bringen. Nachdem aber beim Lloyd bekanntlich normale Umstände die Ausnahme, nicht die Regel sind, dauert es sehr oft bedeutend länger. Verspätungen von 10 bis 15 Tagen gehören nicht zu den Seltenheiten. Das ist übrigens auch im Fahrplane vorgesehen — das Lloyditinerär ist nämlich ein Unikum — es sind in demselben fahrplanmäßige Verspätungen vorgesehen!

Das alles wäre nun sehr komisch, wenn es nicht so traurig wäre.

Ich ziehe gegen meine Verschiffung nach China Dreimonatstratten; unter normalen Lloydumständen, bei zweimonatlicher Fahrzeit nach Shanghai, läuft die Tratte also nur mehr 30 Tage, wenn die Ware eintrifft. Der Deutsche Lloyd braucht 31 Tage von Genua nach Shanghai per Postdampfer bei 14tägigem Dienste und 35 bis 38 Tage per Frachtdampfer. Meine Tratte läuft also bei Verschiffung durch den Deutschen Lloyd noch 52 bis 60 Tage nach Ankunft, gegen 30 Tage bei Lloydverschiffung. Welchen Nachteil die Lloydverschiffung also für den Empfänger betreffs Zinsentgang involviert, von allen anderen Übelständen abgesehen, ist klar.

Es ist für meine Shanghaifiliale durchaus nicht gleichgültig, ob sie meine Tratte 30 Tage oder 52 bis 60 Tage nach Ankunft der Ware zu bezahlen hat. Auch meine chinesische Kunde rechnet mit dem Respiro und vergütet mir keine Zinsen, wenn sie die Tratte früher einlösen muß, im Gegenteil, meine Filiale muß ihr Skonto vergüten, wenn die Kunde ihr Geld 52 bis 60 Tage früher hergeben muß. Bei Artikeln, wie zum Beispiel Neusilber, Bleche und Drähte, auf welchen ein Nutzen von kaum zwei Prozent liegt, spielt $1^1/_2$ bis 1 Prozent Zinsverlust schon eine Rolle und das hat dann mit ihrem Fahrplane die Lloydverwaltung getan!

Wenn der Lloyd im Chinadienst überhaupt ernstlich in Konkurrenz treten will, wenn unser Handel Vorteil durch den Lloyddienst ziehen soll, so muß unbedingt folgendes geschehen:

1. Die Chinadampfer dürfen Bombay nicht mehr anlaufen, was auch überflüssig werden wird, wenn der von mir bei Besprechung der Bombaylinie angeregte 14tägige Eildienst dahin eingerichtet werden sollte. Die Dampfer müßten also von Aden direkt nach Kolombo fahren.

2. Die Fahrtdauer nach Shanghai darf 40 Tage nicht überschreiten, wodurch auch die Fahrt nach den japanischen Häfen zweckdienlich verkürzt werden wird. Die Linie ist vorläufig als eine monatliche ab Triest gedacht, in absehbarer Zeit sollte sie jedoch in eine 14tägige umgewandelt werden, wozu sich die Notwendigkeit nach Eröffnung der zweiten Bahnlinie zweifellos ergeben wird.

3. Die Ankunfts- und Abfahrtstermine müssen ganz genau eingehalten werden. Es darf nicht mehr dem Ermessen der Agenten und Kapitäne überlassen bleiben, diesbezüglich zu tun oder zu lassen, was ihnen beliebt.

4. Das fakultative Anlaufen anderer Häfen als jener im Itinerär vorgesehenen hat unbedingt zu unterbleiben.

5. Chinesische Kulis sollen nicht mehr als Passagiere angenommen werden. Der ordentliche Passagierdienst des Lloyd wird auf der ostasiatischen Linie hiedurch unbedingt gewinnen, denn die sanitären Nachteile des Kulitransportes sind große.

Durch das pünktliche Eintreffen und Abfahren der Dampfer und ihre erhöhte Geschwindigkeit wird es dem Lloyd auch möglich sein, sich einen größeren Anteil an dem ostasiatischen Passagierdienst als bisher zu sichern. Die Kajüten der Frachtdampfer sind schön und geräumig, die Verpflegung gut, die Promenadedecks der Dampfer groß und gefällig. Ich glaube also, der Lloyd wird für diese Linie Passagiere bekommen, selbst wenn er höhere Fahrpreise einheben sollte als bisher.

Nun, meine Herren, ich weiß im vorhinein, welche Antwort die Lloydverwaltung auf meine Vorschläge in Bereitschaft haben wird, jene nämlich, daß sie gerne dieselben zur Ausführung brächte, wenn die Dampfer genügend Fracht in den einzelnen Häfen bekämen, um die Linie rentabel zu gestalten. Hierauf könnte ich nur wieder antworten, daß der Lloyd sich die Fracht suchen muß wie es andere Linien tun, und daß er sie finden wird, wenn er energisch, zielbewußt und konsequent zu arbeiten beginnt, und er muß bald beginnen — er hat bereits mindestens 20 Jahre versäumt. So lange der Lloyd in Ostasien mühsam von Hafen zu Hafen humpelt, so lange die Verfrachter niemals genau wissen, wann seine Dampfer ankommen, wann sie abgehen, wie lange sie zur Zurücklegung der Strecke bis zu einer gewissen Relation brauchen werden, so lange hat die Kobelinie des Lloyd überhaupt nicht den Anspruch auf die Bezeichnung „Linie", sondern werden die Lloyddampfer dieser sogenannten Linien in Ostasien stets mit dem wenig schmeichelhaften Namen „Tramps", zu deutsch Bummeldampfer oder Vagabunden bezeichnet und darnach von den Verfrachtern behandelt werden. Sobald die Interessenten jedoch sehen werden, daß sie auf pünktliche, genaue Verschiffung durch den Lloyd rechnen können, dann werden die Frachten von selbst kommen, und was nicht von selbst kommt, muß durch unermüdliche, zielbewußte Arbeit der überseeischen Agenten des Lloyd zugebracht werden, und es wird zugebracht werden.

Rückfracht von China und Japan betreffend möchte ich auf einen wichtigen Artikel aufmerksam machen, welchen der Lloyd bisher nicht verschiffen konnte und auch fernerhin nicht verschiffen kann, so lange nicht gewisse Voraussetzungen in Österreich erfüllt sind, welche das ermöglichen. Es handelt sich nämlich um chinesische und japanische Rohseide, von welchem Produkte die österreichische Seidenindustrie ganz bedeutende Quantitäten über Frankreich, Italien und die Schweiz bezieht. Diese Seide kann nicht in dem Zustande verarbeitet werden, in welchem sie von China und Japan geliefert wird, sie muß vorerst gezwirnt werden. Nun besteht in Österreich keine Seidenzwirnerei, folglich müssen unsere Industriellen die gezwirnte Ware von dort beziehen, wo solche bestehen, das ist in Frankreich, Italien und der Schweiz. Es muß wundernehmen, daß der Lloyd nicht schon selbst auf diese für ihn und die österreichische Industrie so wichtige Frage aufmerksam wurde und das Geeignete veranlaßte, um den Impuls zur Errichtung einer großen Seidenzwirnerei in Österreich zu geben. Man sollte denken, daß es nicht schwer fallen könnte, eine solche Fabrik zu errichten, und wenn die Regierung für die ersten Jahre durch kräftige Unterstützung, wie Steuerfreiheit und sonstige Konzessionen nachhelfen würde, so müßte das Unternehmen gewiß reussieren. Damit hätte man zwei Fliegen auf einen Schlag getroffen. Der Lloyd würde eine, wenn auch nach Tonnengehalt nicht sehr große, so doch sehr gut rentierende Fracht erhalten, denn die Frachtrate auf Seide ist ziemlich hoch und die österreichische Seidenindustrie würde das von ihr benötigte Halbfabrikat im Lande selbst erlangen können, sie wäre dann nicht mehr vom Auslande abhängig.

Es gibt noch verschiedene andere Artikel, welche einer ähnlichen Behandlung unterzogen werden könnten. Österreich bezieht zum Beispiel bedeutende Quantitäten von Rizinusöl für medizinische und technische Zwecke, größtenteils aus Italien, weil es bei uns keine Ölfabrik gibt, welche dies Öl erzeugt. Ebenso verhält es sich mit Leinöl, welches von England und Holland hereinkommt. Leinsaat und Rizinussaat wächst in Ostindien. Ich exportiere hievon bereits seit Jahren große Quantitäten von Bombay nach Marseille, Genua, Odessa, nach Österreich noch keine Tonne, weil da keine Fabriken bestehen, welche diese Saat verarbeiten. Der Lloyd könnte sich eine bedeutendere Rückfracht von Bombay nach Triest sichern, wenn diese Saaten einmal in Österreich verarbeitet werden sollten.

Die Vorschläge, welche ich mir erlaubte, behufs Verbesserungen der asiatischen Linien des Lloyd zu machen, repräsentieren das Mindestmaß dessen, was erforderlich ist, wenn der Lloyd in Asien halbwegs

reussieren, wenn er den Anforderungen, welche die österreichische Handelswelt an ihn zu stellen berechtigt ist, entsprechen soll, und möchte ich dem Industrierat dringend ans Herz legen, in diesem Sinne das Geeignete zu veranlassen.

Nun habe ich außer dem soeben detaillierten, absolut durchführbaren und unbedingt durchzuführenden Projekte noch ein zweites, ein erweitertes Projekt für die Tätigkeit des Lloyd in Ostasien.

In meinem vor zwei Jahren abgegebenen Gutachten habe ich betreffs Frachtbeschaffung für die China—Japanlinie des Lloyd folgendes gesagt:

„Die Rentabilität der Hauptlinien kann und muß bedeutend gehoben werden durch die Errichtung von

a) einer Affluenzlinie mit der Kopf- und Endstation Singapore nach Holländisch-Indien, Batavia, Manila, Hongkong, Singapore,

b) einer ebensolchen Linie nach Bangkok und zurück,

c) einer ebensolchen Linie mit der Kopfstation Hongkong, nach Shanghai, Nagasaki, Wladiwostok, Hankow, Shanghai, Hongkong, unter besonderer Berücksichtigung des Yangtsekiangflusses."

Selbstverständlich ist in den zwei Jahren, welche seither dahin gingen, gar nichts in dieser Sache vom Lloyd geschehen.

Dessenungeachtet will ich heute wieder auf den Gegenstand zurückkommen, vielleicht veranlaßt die inzwischen näher gerückte Frage der Erneuerung des Lloydvertrages mit der Regierung den Lloyd jetzt, der Angelegenheit in seinem eigensten Interesse näher zu treten. — Meiner Ansicht nach müßte folgendes geschehen:

I. Es müßte in Singapore eine eigene große Agentie des Lloyd errichtet werden, welche die Nebenlinien energisch und zielbewußt zu leiten hätte.

Die erste Nebenlinie muß nach Siam eingerichtet werden.

Innerhalb der letzten drei Jahre hat die Hamburg—Amerikalinie durch Errichtung ihrer Singapore—Bangkok—Tientsinlinie zirka 80 Prozent der gesamten Schiffahrt mit Siam in die Hand bekommen. Eine Flotte von 30 Dampfern der englischen Holtlinie wurde angekauft, mit welcher der Verkehr betrieben wird, ohne jedoch bewältigt werden zu können, wie ich aus eigener an Ort und Stelle gewonnener Erfahrung weiß.

Bangkok und Siam nehmen einen großen Aufschwung; die Eisenbahnlinie Bangkok—Khorat ist fertig geworden und sollen noch weitere 1000 Kilometer demnächst in Angriff genommen werden, um die fruchtbaren Laosprovinzen weiter zu erschließen.

Siam exportiert Reis, Rohseide, Seidengewebe, Teakholz sowie andere edle Hölzer. Reis wird nach China und Japan, die Hölzer werden nach Europa verschifft.

Um sich einen Teil dieses Geschäftes zu sichern, müßte der Lloyd mindestens zweimal im Monat von Singapore nach Bangkok fahren. Hiezu wären zwei Dampfer erforderlich im ungefähren Gehalt von 800 bis 1200 Tonnen, bei einem Tiefgange von nicht über 15 Fuß, um die Menambarre, ohne in Kohsichang leichtern zu müssen, passieren zu können.

Hiezu könnte der Lloyd seine alten, kleineren Dampfer verwenden, an welchen er ja keinen Mangel hat. Die Dampfer müßten besonders in Bezug auf Passagierräume neu hergerichtet werden, denn es besteht ein, wenn auch nicht großer Passagierverkehr auf der Strecke.

Die Dampfer würden also mit Ladung, welche in Singapore immer erhältlich ist, nach Bangkok gehen und von dort mit Ladung zurückkehren, welche entweder durch die Hauptlinie des Lloyd weiter zu verschiffen oder von den Dampfern, besonders bei voller Ladung mit Reis nach Japan und China, wie das oft vorkommt, direkt an den Bestimmungsort zu bringen wäre.

II. Die zweite Nebenlinie von Singapore aus müßte über die Sundainseln nach den australischen Häfen und von dort zurück nach Singapore geführt werden. Durch die Fahrt nach Australien könnte der Lloyd Wolladungen für seine Hauptlinie nach Triest bekommen und ein seit langem gehegter Wunsch der heimischen einschlägigen Industrie, eine direkte Verbindung nach Australien zu haben, wäre erfüllt. Außerdem hätte unsere Exportindustrie durch diese Linie, mit Überschiffung in Singapore, eine direkte Lloydverbindung nach Java und Australien zur Verfügung, was ja auch schon lange angestrebt wird.

Diese Linie, für welche natürlich größere Dampfer als für die Siamlinie erforderlich wären, denke ich mir vorläufig als eine einmonatliche. Die Agentie des Lloyd in Singapore müßte also mindestens vier Stationsdampfer zur Verfügung stellen, um diese Nebenlinien betreiben und die Hauptlinie alimentieren zu können.

III. In Hongkong müßte wie in Singapore ebenfalls eine Hauptagentie des Lloyd eingerichtet werden. Von hier müßte entweder ein Lokalverkehr nach Manila und Macao eingerichtet werden, welchen ein kleinerer Dampfer bewältigen könnte, oder müßte Manila in die zweite Nebenlinie nach Wladiwostok und zurück einbezogen werden.

Diese Nebenlinie nach Wladiwostok müßte folgende Plätze anlaufen: Manila, Fuchau, Shanghai, Tientsin, Port Arthur, Nagasaki, Wladiwostok und zurück über Nagasaki, Port Arthur, Tientsin, Shanghai, Manila nach Hongkong.

An ein fixes Itinerär könnte diese Linie nicht gebunden, sondern müßte dieselbe auf Basis der kommerziellen Utilität betrieben werden.

Digitized by Google

IV. Die Lloydagentie in Shanghai müßte einen kleineren Stationsdampfer zur Verfügung haben, um den Dienst auf dem Yangtsekiang über Nanking nach Hankow zu versehen und Frachten für die Hauptlinie des Lloyd nach Shanghai zu bringen.

Die wichtigste natürlichste Verkehrsader Chinas, der Yangtsekiang, welche in die größten und fruchtbarsten Provinzen dieses unermeßlichen Reiches dringt, ist bisher für unsere Schiffahrt ausgeschaltet gewesen. Während zwei deutsche reguläre Linien den Strom bis Ichang befahren und die daselbst erhaltenen Frachtgüter in Shanghai abladen oder auf die Hauptlinie bringen, während englische, japanische, französische und russische Dampfer den Strom befahren, ist unsere Flagge auf demselben ganz unbekannt. Die Lloyddampfer in Shanghai bekommen also nur jene Frachten, welche von den anderen Linien aus dieser oder jener Ursache übrig bleiben, oder welche mit dem Lloyd nach Triest verladen werden müssen. Das kann und wird anders werden, wenn der Lloyd sich endlich aufrafft und frisches, pulsierendes Leben an die Stelle der jetzigen Lethargie tritt.

Vor zehn, ja noch vor fünf Jahren wäre es für den Lloyd unbedingt leichter gewesen, in den ostasiatischen Konkurrenzkampf einzutreten, als heute. Aber auch heute ist es noch nicht zu spät, wenn auch höchste Zeit, die Aktion zu beginnen. Die Konkurrenz ist groß, aber welcher Beruf, welcher Erwerbszweig, welches Geschäft hat heute nicht mit großer Konkurrenz zu kämpfen?

Da gibt es nur ein Mittel: Das Äußerste zu tun, um der Konkurrenz zu begegnen, und eine alte Firma wie der Lloyd hat ja als solche schon einen Vorsprung, wenn auch sein gegenwärtiges Renommee in Asien nicht gerade das beste ist.

Es genügt nicht, den Lloyd zu sanieren, er muß auch regeneriert und reorganisiert werden. Mit obsoleten, alten Anschauungen muß gebrochen werden und wenn konsequent, beharrlich und zielbewußt gearbeitet wird, so muß der Lloyd binnen kurzer Zeit jene Stellung sich sichern können, auf welche er schon vermöge seiner Anciennetät gebührenden Anspruch hat.

Als conditio sine qua non für Erfolg muß jedoch gelten, daß die betreffenden Lloydagenturen in Asien nicht mit unfähigen Protektionskindern, sondern mit tüchtigen, im asiatischen Dienste erfahrenen und mit den Lokalverhältnissen vertrauten Fachmännern besetzt werden. Der halbe Erfolg liegt in tüchtiger, zielbewußter Leitung, es darf nicht vorkommen, daß die neu zu kreierenden Posten wieder, wie schon so oft, als Sinekuren betrachtet und darnach behandelt werden.

Meine Herren! Ich habe hiemit meine Anschauungen und Ideen über die nötigen Verbesserungen in unserem asiatischen Seeverkehr dargelegt. Es ist meine ernste, innerste Überzeugung, daß unser Exporthandel und die gesamte am Export und Import beteiligte Industrie sehr bald die wohltätigen Folgen einer Realisierung meiner Vorschläge empfinden und daß unser kommerzielles und nationales Prestige in Asien durch eine solche Realisierung mächtig gehoben würde.

Vorsitzender: Ich danke dem Herrn Experten bestens für seine lichtvollen Ausführungen, aus welchen die Regierung gewiß Nutzen ziehen wird. Ich möchte die Herren Experten, welche sich über diese Fragen, die der Herr Experte Schwer berührt hat und welche den ostasiatischen Dienst, also ostwärts vom Suezkanal betreffen, äußern wollen, bitten, sich zu melden.

Mitglied **Economo:** Ich will mit einigen Worten die Wünsche der Triester Handelskreise und der Handelskammer betreffs dieser Linien nach Ostasien zum Ausdrucke bringen. Das Ideal, welches uns in dieser Richtung vorschwebt, wären zwei direkte Schnelldampfer für die Hauptlinien Kalkutta, Bombay und Kobe. Nachdem dies heute mit zu großen Schwierigkeiten verbunden wäre, so würden wir beantragen, daß vorläufig, was den ostasiatischen Dienst betrifft, alles so bleibt, wie es heute ist, nur mit dem Unterschiede, daß weder die Kalkutta- noch die Kobedampfer Bombay und Kurrachee anlaufen, weil dies ein zu großer Umweg ist, daß hingegen eine zweimonatliche Warenlinie nach Bombay und Kurrachee eingeleitet wird, daß ferner auf der Eillinie nach Bombay die Fahrtdauer verkürzt wird und daß auch der Passagierverkehr besser eingerichtet werden soll, so daß womöglich ein Zweischraubendampfer in dieser Linie eingestellt wird, welcher in 13 Tagen nach Bombay fährt.

Vorsitzender: Wie stellen sich Herr Kollege zu der Anregung wegen der Anschlußlinien nach den Sundainseln?

Mitglied **Economo:** Da ist der Wunsch geäußert worden, daß besonders nach Batavia und überhaupt an der Malabarküste der Dienst im Anschlusse an diese Linien ausgedehnt werde.

Experte **Schwer:** Ich hatte bereits Gelegenheit, mein Parere über diese Frage abzugeben. Ich meine, die Bedienung dieser Linien ist zu langsam, indem diese Dampfer auf der Rückfahrt alle möglichen Häfen anlaufen. Die Güter, die wir aus den entferntesten Häfen beziehen, brauchen daher viel zu lange Zeit. Ich würde demnach vorschlagen, daß der Lloyd die Linien in dieser Richtung in der Weise modifiziert, daß die Hauptlinie Kobe—Triest nur jene Häfen anlauft, welche auf der Route liegen, das ist Singapore und Ceylon, daß aber die birmanischen Reishäfen sowie die holländischen Inselhäfen mit einem Lokaldienste bedient werden.

Digitized by Google

Experte **Hertzka**: Ich möchte mir erlauben, eine Bemerkung zu machen. Alle Herren, die in dieser Richtung arbeiten, werden mir bestätigen, daß wir an bestimmte Verschiffungstage, unter allen Umständen an Verschiffungsmonate gebunden sind. In dem Augenblicke, wo wir eine bestimmte Order vorliegen haben, sind wir verpflichtet, ein Dokument vorzuweisen, welches das Datum des betreffenden Monats trägt. Der Dampfer vom 3. des Monats geht gewöhnlich bestimmt nach Bombay, der Dampfer vom 27., welcher nach Kobe geht, geht fakultativ. Ich möchte sagen, er nimmt nie Bombaygüter mit. Wir verlassen uns nun darauf, daß wir das Dokument vom betreffenden Monat erhalten. Wir täuschen uns aber oft. Wir bekommen es nicht, besonders dann, wenn durch Zufall eine Sendung nicht in dem betreffenden Monat in Triest eintrifft. Es kann besonders in den Wintermonaten passieren, daß die Sendung verspätet eintrifft, daß sie nicht mehr am 30. oder 31. des betreffenden Monats eintrifft, und so bekommt man keine Konossements von diesem Monat ausgestellt. Ich würde den Antrag stellen, daß, wenn die beantragte direkte Linie nach Bombay nicht aufgenommen wird, der Dampfer vom 27. wenigstens verpflichtet ist, die Sendungen nach Bombay mitzunehmen, und auch der Kalkuttadampfer könnte ganz gut solche Sendungen mitnehmen, so daß man im Monat dreimal Gelegenheit hätte, nach Bombay zu verschiffen, denn Bombay ist ein sehr wichtiger Hafen.

Vorsitzender: Es wäre im Interesse der Sache gelegen, wenn der Herr Experte Schwer sich auch zu dieser Anregung äußern wollte.

Experte **Schwer**: Ich habe meine Meinung hierüber bereits in dem, was ich früher die Ehre hatte auszuführen, dargelegt.

Vorsitzender: Ich konstatiere also einen Widerspruch zwischen den beiden Herren Experten, der nicht ein Widerspruch ist, weil Herr Schwer nicht wollte, daß eine Erschwernis im indischen Verkehr eintreten soll, sondern aus dem Grunde, weil Herr Schwer auf den ostasiatischen Ferndienst ein solches Gewicht legt, daß er die Konkurrenzfähigkeit unseres Hauses mit Hamburg haben möchte.

Experte **Schwer**: Wenn der Kobedampfer weiter Bombay anlaufen soll, würde die Fahrzeit wieder verlängert. Ich glaube, das einzig richtige ist, nach Bombay zweimal zu fahren.

Referent: Vielleicht würde der Herr Vertreter des Lloyd sich darüber äußern, nämlich

1. Ausgestaltung der Bombaylinie,

2. Etappenmäßige Ausgestaltung des Verkehrs, und zwar ab Singapore nach Bangkok, den Sundainseln und Manila,

3. Verkehr nach Australien.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Ich muß sagen, daß das Projekt, welches Herr Schwer dargelegt hat, eine Art Musterprojekt für den ostasiatischen Dienst darstellt und eigentlich vollkommen mit dem übereinstimmt, was dem Lloyd als Ideal vorschwebt. Nur ist es eben ein Ideal. Ich glaube, wenn man — ich bitte um Verzeihung, wenn ich wieder mit den Ziffern komme — ziffermäßig zusammenstellen würde, was ein derartiger Verkehr, von einem Momente zum anderen, ins Leben gerufen, kostet, so würde die geehrte Versammlung selbst darüber erschrecken.

Die Idee des Lloyd ist, sich in seinen Projekten in jenen Grenzen zu halten, welche im Bereiche des Möglichen liegen. Mit der Ausführung des von Herrn Schwer Vorgeschlagenen würde man, glaube ich, diese Grenzen momentan überschreiten und Herr Schwer ist zu sehr Fachmann, um das nicht selbst beurteilen zu können. Eine solche Neukreierung von Diensten hat verschiedene Folgen, erstens sind sie an und für sich Experimente, weil der Import noch zu kreieren ist, und zweitens beschwören sie derartige Konkurrenzmanöver seitens der anderen mächtigen Schiffahrtsgesellschaften, welche bisher auf gewissen Gebieten ein Monopol ausgeübt haben, herauf, daß die finanziellen Konsequenzen einfach unberechenbar sind.

Was nun die Bombaylinie betrifft, so glaube ich, daß eine vierzehntägige Linie, das ganze Jahr geführt, zu weit gegangen wäre. *(Experte Schwer: Ich habe nur gesagt: Acht Monate!)* Ich habe es nicht genau verstanden. Nur während der Saison, das könnte erwogen werden.

Was die Zweiglinie von Singapore betrifft, so möchte ich das in Zusammenhang bringen mit der außerordentlichen Berührung von Bombay. Wenn der Lloyd, wie er die Absicht hat, solche Zweiglinien einführt, so wird sich mit der Zeit zeigen, was diese Affluenzlinien für eine Bedeutung haben, und ob sich nicht die Notwendigkeit ergibt, andere Häfen anzulaufen. Wenn diese Affluenzlinien nicht verlustbringend sind, könnte man Bombay aus der Hauptlinie ausschalten. Dann müßte man aber dafür Sorge tragen, daß Bombay entsprechend bedient wird.

Ich möchte noch auf Eines hinweisen. Was die Verspätungen anbelangt, so kann man wohl den Vergleich mit der norddeutschen Postlinie nicht gut ins Feld führen. Als man seinerzeit an den Lloyd herantrat, solche Linien zu kreieren, bestand nicht die Absicht, eine Reichspostlinie zu gründen, sondern eine Warenlinie, die sich langsam einzuführen hat. Ich möchte auch darauf hinweisen, daß diese Extraberührungen, welche wir machen, sehr häufig gerade auf

Digitized by Google

Wunsch von Industriellen geschehen und daß diese Wünsche dem geregelten Dienste oft zuwiderlaufen. Die Meinungsverschiedenheit der beiden Herren Vorredner hat das am deutlichsten bewiesen. Der eine hat gemeint, man möge Bombay noch einschalten, der andere wünscht es ganz auszulassen. Ich glaube, man müßte schrittweise vorgehen. Man würde allerdings nicht den Zeitpunkt abzuwarten brauchen, bis das Schiff voll läuft.

Was den Passagierdienst auf der Kobelinie betrifft, so ist diese Linie nicht in der Absicht kreiert worden, eine Passagierlinie zu gründen. Wir waren nicht der Ansicht, als wir die Kobelinie eingerichtet haben, daß die 40 Passagierplätze, welche diese Schiffe haben, eine große Bedeutung haben werden. Ich glaube, daß man eine kommerziell fahrende Linie, welche Triest als Export- und Importhafen hat, nicht gleichzeitig zur Passagierlinie machen kann. *(Experte Schwer: Das habe ich auch nicht verlangt.)* Wir müssen für diesen Dienst Passagiereinrichtungen haben. Diese Linie kann aber keine Passagierlinie par excellence werden.

Was die nordchinesischen Linien betrifft, so sind auch wir der Ansicht, daß man in dem Falle, als man die Kobelinie unabhängig macht, auch Affluenzlinien im Norden nötig haben wird. Es ist das eine rein finanzielle Frage, ob man jetzt schon so weit gehen kann, diese Affluenzlinien im vollen Umfang zu schaffen oder nicht. Unser Projekt wird dadurch natürlich überschritten. Es wäre ein neues erweitertes Projekt mit allen Forderungen aufzustellen und es wäre Sache der Regierung, dazu Stellung zu nehmen.

Was Australien betrifft, so glaube ich, daß das doch den Rahmen des momentan Durchführbaren etwas überschreitet. Wenn wir uns das Ziel setzen, von dem ich gesprochen habe, so gibt das reichlich Arbeit für einige Zeit. Es ist nicht ausgeschlossen, daß wir dann weitergreifen, es ist sogar sehr wünschenswert. Aber es ist zunächst eine große Arbeit, wenn wir den gegenwärtigen Dienst perfektionieren, eine noch größere, wenn wir einen neuen Affluenzdienst schaffen und gewisse Echellen ausschalten wollen. Wenn das geleistet ist, kann man vielleicht auf Australien übergreifen.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger**: Mein Kollege Herr Schwer hat einen Plan entwickelt, der wirklich das Großartigste ist, das überhaupt da war. Ich glaube, daß nicht einmal der Norddeutsche Lloyd im stande ist, das durchzuführen. Aber es ist doch nicht richtig, wenn man sich vom Erdboden entfernt und ziellos gegen die Wolken schwebt. Wir müssen uns zuerst fragen: Haben wir in Österreich genug Frachten für diese Dampferlinien? Ich sage: Nein! Wir sind ein industriell kleines Land, unsere Erzeugung ist eine sehr kleine, die Dampfer würden leer fahren. Eine Verbindung von Wladiwostok nach Manila! Meine einzige Aufgabe ist, darauf zu sehen, ob Österreich eine Verbindung nach dem Osten hat. Ich habe mich auch nicht darum zu kümmern, ob dies dem Lloyd viel Geld einbringt. Ich kann nur von meinem Standpunkt als Österreicher ausgehen und mich fragen: Was brauche ich dringend?

Die Anfragen haben die Antwort gebracht, daß man im großen und ganzen mit dem Itinerär des Lloyd zufrieden ist. Man kann es auch sein. Der Dienst nach Indien reicht aus. Der Dienst nach Britisch-Indien ist unbedingt besser, als ihn die Deutschen und die Italiener haben. Warum soll ich nicht, wenn ich Verbesserungen will, eine objektive Kritik üben? Der Dienst nach China und Japan ist tatsächlich ein langsamer, aber er hat ausgereicht. Unser Geschäft ist gewachsen. Wir haben einen Warenverkehr, keinen Personenverkehr. Der Dienst nach Java ist allerdings zurückgegangen, weil die Umladung in Singapore eine unangenehme Verlängerung ist. Für diesen Affluenzdienst bin ich auch, da wäre hauptsächlich eine Verbesserung anzustreben.

Der Lloyd ist eigentlich als Warenlinie gedacht und ausgestaltet worden und die Regierung hat die Zustimmung zum Bau dieser Dampfer gegeben, die im Maximum 11, 12 Knoten leisten können, also heutzutage keine Passagierdampfer sind. Dieser Zustand wird sich — leider — ändern. Denn die Kosten, die der Lloyd und schließlich der Staat damit haben wird, werden ungeheuere sein, und alles das hat wieder die Tauernbahn verschuldet; weil ein Fehler immer andere nach sich zieht. Die Tauernbahn ist die direkteste Verbindung nach Frankfurt und London. Die Passagiere werden den kürzesten Weg über Triest nach England wählen und werden diesen wunderschönen Weg über die Berge nehmen. Die Dampferlinien werden trachten, diese Passagiere für ihr Schiffsnetz zu gewinnen. Statt nach Brindisi oder Marseille, werden die mächtigen Dampfer des Norddeutschen Lloyd, die 18, 20 Knoten laufen, nach Triest fahren. Jeder Fachmann weiß, daß Dampfer, die so schnell laufen sollen, unbedingt auch die entsprechende Größe haben müssen. Es müssen Dampfer von 10.000 bis 15.000 Tonnen sein, welche eine solche Unmasse Raum für Frachten haben, daß sie die Leute um jeden Preis nehmen können. Wenn der Lloyd dieser Konkurrenz begegnen will, wird er nolens volens auch diese großen, teueren Dampfer bauen müssen, die 18 Knoten laufen und beinahe dreimal so viel kosten als diejenigen, welche 12 Knoten laufen. Es wird dem Lloyd leider nichts übrig bleiben, als diese großen Opfer zu bringen und leider wird man die entwickelten Projekte wenigstens teilweise annehmen müssen.

Für die Verhandlung über das Itinerär sollten wir, glaube ich, nicht viel Zeit verbrauchen. Wenn man die Berichte durchsieht, so überzeugt man sich,

Digitized by Google

daß man im großen und ganzen zufrieden ist. Es handelt sich nur um die prinzipielle Frage, ob wir die Vorsorge für die Konsequenzen der Tauernbahn schon in den Vertrag aufnehmen wollen. Das ist aber ein verhängnisvolles Unternehmen, die Kosten sind ungeheure. Denn wenn der Lloyd unter Umständen sein Material mit 30 Millionen erneuern würde, so müßte man unter den Umständen, die Herr Schwer entwickelt hat, vielleicht 75 Millionen bewilligen. Ich glaube, daß man langsam vorgehen muß. Wir dürfen uns nicht überstürzen, sondern müssen abwarten, wie sich das entwickeln wird.

Experte **Schwer**: Ich möchte mir zuerst erlauben, auf die Ausführungen des Herrn Direktors Brosch zurückzukommen. Ich habe in meinen Ausführungen zwischen zwei Projekten strenge unterschieden. Das eine war die Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes, das zweite war das, was als Ideal bezeichnet wurde und es auch bis zu einem gewissen Grade ist. Das habe ich aber auseinander gehalten.

Was das erste Projekt betrifft, die Verbesserungen an dem Itinerär, so glaube ich, daß sie ohne besondere Kosten durchzuführen sein werden, und der Herr Vorredner hat das eigentlich auch bestätigt. Sie haben ja weiter nichts zu tun, als eine zweite Fahrt nach Bombay zu machen und etwas schneller zu fahren. Die zweite Fahrt nach Bombay braucht nur achtmal im Jahre zu erfolgen. Während der Sommermonate, wenn die Geschäftszeit eine stillere ist, wäre sie nicht notwendig. Es könnte da auch eine Erhöhung der Subvention Platz greifen. Daß aber der indische Passagierdienst dadurch unbedingt gehoben werden wird, werden sie zugestehen. In Indien ist der Lloyd sehr beliebt. Man ist auf dem Lloyd besser aufgehoben als auf der Peninsular. Man ißt auf dem Lloyd besser, man schläft besser, man wird nicht in die Kabinen hineingestopft wie auf der Peninsular. Während eines nahezu achtjährigen Aufenthaltes in Indien habe ich selbst gesehen, wie Lloyddampfer zweimal hätten besetzt werden können, wenn Raum gewesen wäre. In dieser Richtung würden Mehrauslagen sich sehr gut bezahlt machen. Die zweite Linie nach Bombay, die ich proponiert habe, könnte also ohne viel Schwierigkeiten ganz gut durchgeführt werden.

Daß die Kobelinie — mich interessiert eigentlich hauptsächlich Shanghai, weil ich dort meine Firma habe — zu langsam fährt, werden Sie zugestehen. Wenn sie über Bombay nach Shanghai 60 Tage braucht, während der Norddeutsche Lloyd für Frachtdampfer — nicht für Postdampfer — 38 Tage braucht, so ist es doch nicht zu viel begehrt, wenn man verlangt, daß der Lloyd die Strecke in 40 Tagen fahren soll. Wenn er Bombay nicht anläuft, von Aden direkt nach Colombo geht, die Fahrzeit auf den verschiedenen Echellen pünktlich einhält, wird er auch die Frachten bekommen.

Herr kaiserlicher Rat Schweiger sagt: Wir haben in Österreich nicht so viel Export. Es ist richtig, wir haben heute nicht so viel, daß wir die Schiffe füllen können. Wenn aber zum Beispiel meine ganzen Verschickungen über Triest gehen könnten, würden sie wohl nicht ganze Dampfer füllen, aber doch einen schönen Winkel. Ich kann es aber nicht, weil ich meine Textilwaren nicht in Österreich kaufen kann, sondern in Manchester und Deutschland kaufen muß. Daß ich sie nicht nach Triest kommen lassen kann, um sie hier zu verschiffen, liegt auf der Hand. Trotzdem glaube ich, daß der österreichische Verkehr nach China sich weiter entwickeln wird. Wenn die Tauernbahn ausgebaut ist, wird der Lloyd speziell für die Chinalinie viel mehr Frachten bekommen, die jetzt von den nordischen Häfen absorbiert werden.

Ich bin der Ansicht, daß die Kobellinie, respektive die Linie nach Shanghai, wenn sie direkt und präzise geführt wird, sich unbedingt rentieren muß. Wenn der Lloyd auch nicht die volle Fracht ab Triest bekommt, so wird er doch auf den Echellen von einem Hafen zum andern genug Frachten bekommen, so daß die Linie rentabel wird.

Was das erweiterte Projekt betrifft, so ist es ja bis zu einem gewissen Grade ein Ideal. Aber die Herren haben heute eigentlich meinen schon vor zwei Jahren gemachten Vorschlägen zugestimmt. Herr Economo proponiert die Linie nach Java. Das ist ein Wunsch der Triester Handelskammer. Herr Direktor Brosch hat selbst gesagt, es sei die Absicht, eine Linie nach Java zu machen; auch der Hongkongdienst soll ausgestaltet werden. Wenn man die Rechnung macht, kommt es auf das heraus, was ich vorschlage. Von dem Passagierverkehr der Kobelinie habe ich nie in dem Sinne gesprochen, daß diese Linie dem Norddeutschen Lloyd Konkurrenz machen soll. Man kann ja nicht verlangen, daß Frachtdampfer als Passagierdampfer eingerichtet sein sollen, das ist ausgeschlossen. Es muß aber dem Lloyd doch auch darum zu tun sein, die 40 Plätze, die er heute an Bord der Frachtdampfer hat, auszufüllen; denn wozu hätte er sonst diese Plätze eingerichtet? Wenn diese 40 Plätze ausgefüllt werden, macht das auch schon etwas aus. Ich habe nicht gesagt, daß der Lloyd auf dieser Linie einen Passagierdienst einrichten soll. Ich habe nur gesagt, daß er bei einem präziseren Eintreffen der Dampfer diese Plätze nutzbringender verwerten könnte.

Was das zweite, erweiterte Projekt betrifft, so hat Herr Schweiger gesagt, es wären dazu 70 Millionen notwendig. Ich bin nicht genau darüber orientiert, welche Dampfer der Lloyd zur Ausgestaltung dieses Dienstes heute zur Verfügung hätte. Aber man sollte denken, daß der Lloyd doch unbedingt neue Dampfer bauen muß. Es ist das auch vorgesehen. Durch diese neuen Dampfer könnten verschiedene ältere sehr leicht entbehrlich werden. Diese könnten, anstatt,

ized by Google

wie das bisher geschah, verkauft zu werden, nach Asien dirigiert werden und dort als Stationsdampfer zur Verwendung kommen. Woher also diese 70 Millionen Kosten kommen sollten, wüßte ich nicht. Ich glaube, daß man es viel billiger machen könnte. Eine Utopie in dem Sinne ist das Projekt jedenfalls nicht, sondern dasselbe ist mit verhältnismäßig geringen Kosten unbedingt durchführbar.

Heute aber gilt es namentlich, nicht lange zu warten. Heute heißt es, in jedem Berufs- und Erwerbszweige schnell vorgehen, besonders in solchen Dingen, wie der Seetransport. Wenn Sie die Anstrengungen beobachten, welche die Deutschen, Franzosen, Japaner machen, so sehen Sie, daß nicht viel Zeit bleibt. Wenn es nicht bald gemacht wird, kann es überhaupt nicht mehr gemacht werden. Ich will nicht sagen, daß man sofort alles machen soll, aber die Linien nach Java, respektive nach den Sundainseln, Australien und zurück und nach Siam könnten sofort in Angriff genommen werden und müßten sich rentieren.

Ich war wiederholt in Singapore und ich habe dort in den ersten Kaufmannskreisen sagen gehört: Vor zehn Jahren hätte der Lloyd herkommen sollen, da hätte er ein Bombengeschäft gemacht. Das müßte nun also bald geschehen und es könnte mit geringen Mitteln geschehen.

Was die weiteren Linien von Hongkong aus betrifft, so bin ich darüber ebenfalls sehr gut informiert. Ich will mit einer ausführlichen Darlegung der diesbezüglichen Wünsche die Zeit der Herren nicht allzulange in Anspruch nehmen, aber ich kann nur sagen, das sind keine in den Wind gesprochenen Sachen, diese Anträge sind alle auf Grund von Erfahrungen und Daten aufgestellt. Nach Manila könnte ja ein Lokalverkehr gemacht werden — die Schiffe sind mit Passagieren vollgepfropft — oder es könnte eine Linie über Manila gemacht werden. Was wird nur allein an Tee von Foochow nach Wladiwostok verladen!

Ich möchte also nur betonen, daß meine zwei Projekte vollständig durchführbar sind. Ob sie durchgeführt werden, ist eine Frage, die ich nicht entscheiden kann. Aber eine Utopie ist weder das eine noch das andere.

Experte Handelskammersekretär Dr. **Mayr**: Es war ein Herr aus Pontianak, der Hauptstadt von Niederländisch-Borneo, bei der Handels- und Gewerbekammer in Leoben und schilderte uns Borneo als ein sehr exportfähiges Land, von wo insbesondere Guttaperch a, Mangrove-Rinde, Damar, Djeluton (Baumharz), Coprah, rohes Kokosöl, Illipefett und Tengkawang, das Rohprodukt, aus welchem Illipefett gewonnen wird, zu sehr günstigen Bedingungen direkt bezogen werden könnten, während bis jetzt diese Artikel ausschließlich nach Marseille oder Hamburg gelangen und erst von dort aus vierter oder fünfter Hand von uns gekauft werden müssen. Genannter Herr hat uns dann noch des näheren seine Anschauungen auseinandergesetzt und ich habe ihm empfohlen, diesbezüglich beim Handelsministerium vorzusprechen. Er hat sich auch nach Wien begeben und, soviel ich erfahren habe, in dieser Sache mit Herrn Sektionsrat Dr. v. Wimmer gesprochen. Ich möchte mir nun an den Herrn Vorredner die Anfrage erlauben, ob er denkt, daß die Javalinie auch Pontianak, den Haupthafen Borneos, anfahren könnte.

Experte **Schwer**: Das würde die Linie zu sehr zersplittern. Aber diese verschiedenen Borneoplätze könnte man auch in Verbindung bringen. Es ist jedoch nicht möglich, daß alle Dampfer, welche nach Australien fahren, jeden kleinen Borneohafen abklopfen können. Von Borneo werden Petroleum, Coprah und andere Rohprodukte exportiert. Also eine Ladung wird man bekommen, aber sie ist nicht sehr vorteilhaft.

Experte Handelskammersekretär Dr. **Mayr**: Der betreffende Herr hat gemeint, es könnte sich aus Borneo, einem verhältnismäßig noch wenig exploitierten Lande, ein ganz schöner Import nach Österreich entwickeln.

Experte **Schwer**: Das ist schon möglich.

Experte Handelskammersekretär Dr. **Mayr**: Ich erlaube mir, den Herren, wenn sie über die Javalinie verhandeln, auch diese Frage zu empfehlen.

Experte **Schwer**: In Pontianak landen gegenwärtig nur niederländische Dampfer. Ob sich nicht auch ein Vorteil für Österreich herausschlagen ließe, kann ich nicht beurteilen.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Ich möchte nur bemerken, daß ich von idealen Projekten gesprochen habe, nicht von Utopien. Das ist ein ziemlicher Unterschied. Ich finde, daß in den Hauptpunkten keine große Differenz besteht. Der Lloyd ist sich selbst darüber klar, daß, wenn eine Affluenzlinie Singapore geschaffen werden kann, es für die Kobelinie höchst wünschenswert ist, daß dieselbe direkt fährt mit Auslassung von Bombay. Es ist klar, daß wir den Dienst nach Bombay zu beschleunigen und zu verbessern haben und trachten müssen, auch den Passagierdienst nicht aus den Händen zu lassen, im Gegenteil ihn zu verbessern. Wir genießen überall die größten Sympathien des englischen Publikums und wir werden für immer mehr Plätze auch in Bombay Passagiere bekommen. Man kann in der Saison dadurch nachhelfen, daß man zwischen die Eildampfer noch andere Dampfer einschiebt, welche den Verkehr nach Bombay besorgen.

Digitized by Google

Ich finde also keine besondere Differenz. Ich sage nur, man müßte schrittweise vorgehen und müßte mit diesen Affluenzlinien von den Sundainseln anfangen und von da ausgehen.

Ich schließe mich der Meinung vollkommen an, daß die Eröffnung der Tauernbahn einen kolossalen Wendepunkt bedeuten wird und daß wir von diesem Momente an einer ungeheueren ausländischen Konkurrenz ausgesetzt sein werden. Ich bin auch der Ansicht, daß man für diesen Moment gerüstet sein soll, nur ist das eine Sache, die nicht mehr eine Affäre des Lloyd ist, sondern nahezu gänzlich eine Affäre der hohen Regierung. Wenn die hohe Regierung in Berücksichtigung dieser Verhältnisse sich entschließt, soviel aufzuwenden, daß wir allen diesen Sachen begegnen können, so wird das gewiß seitens des Lloyd nur auf das Sympathischeste begrüßt werden.

Was die Frage der Passagiere der Kobelinie betrifft, so ist allerdings die Ausfüllung der Plätze wünschenswert. Nur sind eben die großen Frachtinteressen, denen wir diese Passagierfrage auf der Kobelinie zum Opfer bringen, bedeutend überwiegend. Wir wägen ja die Sache immer ab und angenehm ist uns dieses kontinuierliche Verschiebenmüssen auf der Kobelinie gewiß nicht. Ich möchte aber nur erwähnen, daß diese großen Schiffe seinerzeit kreiert wurden, um dem Zuckerexport zu genügen, der doch von allen möglichen Konjunkturen abhängt. Diese große Zuckerflotte, die damals geschaffen wurde, ist unter normalen Verhältnissen ziemlich schwer anzufüllen. Wenn Herr Schwer von der Kreierung neuer Industrien gesprochen hat, für welche der Lloyd jetzt schon vorsorgen soll, so ist es klar, daß dann eine Art Interregnum eintreten wird. Diese Industrien werden noch nicht kreiert sein, aber wir werden schon fahren und es wird dieses Interregnum für den Lloyd einen riesigen Verlust bedeuten. Wenn man für diesen Verlust eine entsprechende Deckung findet, so kann ich nur sagen, daß diese Projekte durchaus unseren Intentionen entsprechen. Es müßte aber, wie gesagt, jedenfalls schrittweise vorgegangen werden.

Experte **Schwer**: Ich möchte nur darauf erwidern, daß ich gesagt habe, wenn diese Industrie bestünde, so würden Sie Seidenfracht bekommen. Wenn Sie auch nicht einen großen Tonnengehalt bekommen, so würden Sie doch eine bezahlende Fracht bekommen.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Ich teile Ihre Ansicht, aber es erfordert einfach Riesensummen, da die nötigen Alimente noch nicht da sind.

Referent: Ich glaube, was den ersten Fragepunkt anbelangt, nämlich die Erweiterung der Fahrten, so besteht eigentlich eine Differenz nicht mehr. Alle Ansichten laufen darauf hinaus, ab Singapore eine Ausdehnung des Verkehrs eintreten zu lassen, und der Lloyd stimmt dem im allgemeinen zu, und zwar möchte er da etappenweise vorgehen. Ich möchte konstatieren, daß nach dieser Richtung weitergehende Anträge nicht gestellt wurden.

Vorsitzender: Nur von Herrn Schwer.

Referent: Also nur vereinzelt. Was die Zahl der Fahrten anbelangt, so besteht eigentlich nur bei der Bombaylinie eine Differenz, wo ebenfalls bloß Herr Schwer eine größere Anzahl von Fahrten beantragt hat. *(Vorsitzender: Und größere Geschwindigkeit.)* Die größere Geschwindigkeit ist im allgemeinen vom Lloyd zugestanden worden.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Was die Bombaylinie betrifft, so ist der Lloyd der Ansicht, daß außer der monatlichen neugestalteten Passagierlinie mit erhöhter Geschwindigkeit noch Einschübe gemacht werden, was den momentanen Export- und Importbedürfnissen entspricht. Was Japan betrifft, so ist der Hauptwunsch der, eine Abkürzung zu machen. Diese Abkürzung wird sich wohl nicht auf eine Erhöhung der Geschwindigkeit beziehen, sondern hauptsächlich auf die Auslassung von Echellen.

Experte **Schwer**: Beides. Es muß Bombay ausgelassen werden und es darf nicht 60 sondern muß 40 Tage gefahren werden.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Das ist ein kolossaler Unterschied. Durch Auslassung von Echellen kommen wir dem näher. Wenn überdies noch die Geschwindigkeit erhöht werden müßte, so bedeutet das einfach die Auswechslung des gesamten Schiffsparkes.

Vorsitzender: Tut uns sehr leid.

Experte **Schwer**: 60 Tage zu fahren, das ist nicht möglich.

Referent: Vielleicht kann man die Forderung so stellen, daß Japan mindestens in derselben Zeit wie durch den Norddeutschen Lloyd erreicht wird. Wie Sie das machen, ist mir gleichgültig, ob durch Abkürzung des Aufenthaltes oder sonst wie, aber Sie sollen in derselben Zeit hinkommen. *(Heiterkeit.)* Man kann also sagen, daß in der Hauptsache eine Übereinstimmung der Anschauungen auch mit jenen des Vertreters des Lloyd zu stande gekommen ist.

Es ist noch die Frage des Verkehrs nach Persien nicht zur Erörterung gelangt.

Vorsitzender: Das habe ich auch zur Diskussion gestellt.

Digitized by Google

Referent: Gegenwärtig haben wir eine einzige Fahrt. *(Experte Brosch: Drei Fahrten!)* Dabei soll es bleiben.

Experte **Schwer:** Ich kann bezüglich des persischen Dienstes nur sagen, daß die Anschlußfrachten kolossal hoch sind. Der Lloyd fährt nicht direkt hin, sondern mit Überschiffung. Infolgedessen sind die Frachten kolossal hoch. Ich bin darüber nicht genau informiert — ich verschiffe nach Persien direkt nicht viel — und weiß daher nicht, wie der Lloyd seine Dampfer dorthin ladet. Ob ein Separatverkehr notwendig ist, kann ich wirklich nicht beurteilen. Aber, wie gesagt, der Umstand, daß die Frachten nach dem Persischen Golf kolossal hohe sind, sollte dahin führen, daß der Lloyd ein entsprechendes Arrangement mit den Übernahmslinien trifft, um dieselben herabzumindern.

Vorsitzender: Darf ich den Herrn Experten fragen, wie sich die Frachten nach dem Persischen Golf zu jenen von den korrespondierenden nordischen Häfen verhalten?

Experte **Schwer:** Darüber bin ich nicht genau informiert, ich verschiffe nur einige Artikel direkt.

Vorsitzender: Ein Frachtsatz bildet ja nicht eine absolute, sondern nur eine relative Ziffer. *(Experte Schwer: Ganz richtig!)* Welche Wünsche haben Herr Experte bezüglich der Veränderung des Itinerärs in erster Linie hinsichtlich des österreichischen Verkehrs nach Persien?

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger:** Bis jetzt ist der Lloyd nur einmal im Jahre nach Persien gefahren und zwar hat er nur den einen Hafen Bassorah berührt. Diese Fahrt findet im Monate Juni—Juli statt, wo eine große Ladung Dattelkisten hier erhältlich ist; das ist eine ganze Dampferladung Ich bin auch Verlader dieser Ware und es hat mir sehr gut konveniert, zu dieser Zeit eine Verschiffungsgelegenheit zu haben. Als Mitglied des Industrierates aber muß ich sagen, daß die Dattelkisten selten österreichischer Provenienz sind. Wenn es genügt, eine Ladung von irgend einem dalmatinischen Hafen zu haben, von Bosnien oder irgendwo, so wäre diese Linie erwünscht. Mir ist es aber ziemlich gleichgültig, ob diese Linie fährt oder nicht, denn ich kann es mir eventuell so einrichten, daß ich ein eigenes Schiff fahren lasse.

Unter den gegebenen Verhältnissen, wo der Lloyd nur ein einziges Mal im Jahre nach Persien fährt, kann von einer Entwicklung unseres Handels nach Persien keine Rede sein. Es geht zum Beispiel Zucker in Hüten hin, in Marseille werden ungeheure Mengen verschifft. Heute, wo wir mit dem Zucker in die Enge getrieben sind, ist uns jedes Zuckerabsatzgebiet angenehm. Mit dem Lloyd kommt die Fracht ungefähr auf 30 Shilling, von andern Plätzen kann ich mir sie mit 18 verschaffen. Der Lloyd kann aber regulär nicht billiger fahren, weil er die Fracht nach Bombay bringt und dort auf eine englische Gesellschaft angewiesen ist, die ihn ungeheuer preßt. Dazu kommt die Umladung, die lange Zeitdauer u. s. w. Man kann sagen, der Lloyd hat noch keinen ernsten Versuch gemacht, nach Persien zu fahren. Wenn die Sache so weiter geführt wird und der Lloyd eine einzige Fahrt im Jahre nach Persien unternimmt, so ist es mir absolut gleichgültig, ob er fährt oder nicht, denn, wie gesagt, wenn der Lloyd nicht fährt, werde ich mein eigenes Schiff haben.

Vorsitzender: Die Sache ist noch nicht genügend geklärt. Die Frage des Herrn Referenten spitzt sich dahin zu, ob wir ein österreichisch-industrielles Interesse daran haben, den Seeverkehr nach Persien durch den Lloyd oder eine andere subventionierte Gesellschaft auszugestalten. Ja oder nein? *(Mitglied Schweiger: Ganz sicher!)* Die Herren wissen, daß Persien an Rußland grenzt, daß der größte Teil des Verkehrs nach Persien überhaupt unmöglich ist, weil Rußland die Transitverzollung nicht kennt. Wir haben also nur einen Teil von Persien als Absatzgebiet zur Verfügung.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger:** Es liegt hier ein Mißverständnis vor. Es gibt ein Persien, das dem Schah gehört und eines, das dem Sultan gehört. Wir sprechen von dem letzteren. Bezüglich jenes Persien, das dem Schah gehört, hat der Herr Vorsitzende ganz recht, da ist es schade um jeden Kreuzer.

Vorsitzender: Sie haben uns erzählt, daß Sie nur Dattelkisten hinschicken, die bosnischer Provenienz sind und uns Österreicher eigentlich nichts angehen. Wir fragen Sie als Exporteur, ob wir Österreicher überhaupt — abgesehen von den Dattelkisten, die uns nichts angehen — ein genügendes industrielles Interesse haben, um nach diesem, Ihrem — nicht meinem — Persien *(Heiterkeit)* zu exportieren und ob es sich lohnt — Sie sind doch sehr für die Sparsamkeit *(Heiterkeit)* — daß wir von dem Lloyd die Ausgestaltung dieses Dienstes verlangen.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger:** Wir müssen zwischen Süd- und Nordpersien genau unterscheiden. Nordpersien, da haben Sie ganz recht, ist eine Sache, die abstirbt. Mit Südpersien aber, mit Bassorah, machen wir heute schon sehr schöne Geschäfte. Es sind jederzeit Kaufleute zum Einkauf in Wien, es haben sich viele in der letzten Zeit etabliert. Dieses Geschäft ist sehr geeignet, sich zu entwickeln und das ist nur möglich, wenn wir zahlreichere Fahrten haben.

Digitized by Google

Wenn, wie im vorigen Jahre und vor zwei Jahren, eine einzige Fahrt stattfindet, dann ist es ganz gleichgültig, ob der Lloyd fährt oder nicht. Vier Fahrten würden ausreichen. Die Russen haben sogar eine sehr beträchtliche Subvention an eine Schiffahrtsgesellschaft bezahlt, damit sie Fahrten nach Basforah unternimmt.

Experte **Schwer**: Der politische Einfluß der Russen spielt da eine große Rolle. Die Russen haben strategisch Persien im Sack, so gut wie sie die Türken im Sacke haben. Heute regiert Rußland wirtschaftlich in Persien eigentlich ganz allein. Was für uns in Persien abfällt, ist verhältnismäßig wenig. Ich verschiffe nach Persien durch eine englische Firma ziemlich viel, aber das sind Sachen, die uns nicht glücklich machen. Für uns kommen hauptsächlich Porzellanwaren, Glaswaren, Zucker in Betracht, gerade auch Zucker in Broden. Darauf habe ich angespielt, als ich sagte, daß die Frachtraten sehr hoch sind. Der Marseiller Zucker, die französische Marke, ist dort sehr gut eingeführt, so daß es schwer ist, mit österreichischem Zucker durchzudringen. Wenn wir eine Lloydlinie hinbekommen, wäre es sehr angenehm, aber eine Rentabilität für den Lloyd stünde, glaube ich, nicht in Aussicht.

Referent: Ohne Subvention wird es der Lloyd nicht machen.

Experte **Schwer**: Ich glaube, das Interesse Österreichs ist nicht so groß, um es verlangen zu können. Für Textilien kommen hauptsächlich Rußland und England in Betracht.

Experte Handelskammersekretär Dr. **Mayr**: Aus dem Kammerbezirk Leoben findet ein nicht unbedeutender Export in Sensen und Zeugschmiedewaren auch nach Persien statt. Ob er steigerungsfähig wäre, wenn ein günstigeres Itinerär eintreten würde, bin ich sicher zu beurteilen nicht in der Lage, da hiebei noch andere veränderliche Faktoren mitsprechen.

Weiters erlaube ich mir noch zu bemerken, daß aus industriellen Kreisen über das manchmal vorkommende verspätete Einlangen von Gütern für Persien Klage geführt wurde, speziell zu der Zeit, wo der Lloyd große Zuckertransporte zu verfrachten hat. Zu solchen Zeiten scheinen die andern Güter alle in ganz unzureichender Menge verfrachtet zu werden. Es möge also auch nach dieser Richtung Abhilfe geschaffen werden.

Experte Direktor **Fürth**: Ich möchte hervorheben, daß ein ziemlich starker Export nach Basforah existiert und daß es wünschenswert wäre, wenn man besser dahin verladen könnte, weil die Verbindungen faktisch ungünstig sind. Die Verschiffung erfolgt über Aden durch Umladung. Das ist natürlich immer nachteilig, teuer und zeitraubend.

Referent: Nach Ihrer Anschauung, Herr Schweiger, müßten es mehr Saisonfahrten nach Persien sein. Wie viel Fahrten halten sie für angemessen?

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger**: Drei bis vier Fahrten im Jahre.

Referent: Zu welcher Jahreszeit?

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger**: Die günstigste Zeit wäre Juni, Juli und in den Wintermonaten. Eine Fahrt im Sommer und zwei im Winter.

Experte Handelskammersekretär Dr. **Mayr**: Im Spätherbst.

Vorsitzender: Ich schließe die Debatte ab. Wir gelangen nun zum Levanteverkehr.

Referent: Hier haben wir eine Anzahl von Anträgen bezüglich direkter Fahrten in die Häfen des Schwarzen Meeres. Da stelle ich auch an den Lloyd die Frage, ob dieser Teil der Wünsche und Anträge erfüllbar ist.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Entschieden erfüllbar. Wir haben wöchentliche Fahrten nach Batum und zwar in direkter Verbindung mit Triest. Die Fahrten gehen nach Ineboli, Samsun, Trapezunt, Kerassund, Batum auf der einen Seite, auf der anderen Seite nach Burgas, Varna, Constanza, der Donaumündung, endlich Odessa. Wir machen diese Fahrten jetzt teilweise als freie Fahrten.

Referent: Wir stellen also hier keine neuen Anträge, sondern nur den Wunsch nach direkten Verbindungen.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Wir haben dem schon Rechnung getragen.

Experte Direktor **Fürth**: Ich will nur darauf aufmerksam machen, daß die Linie nach Beirut an der syrischen Küste bisher nur vierzehntägig befahren war und es ein lebhafter Wunsch der Industrie ist, mindestens achttägige Verbindungen aufrechtzuerhalten. Von der Vertretung des Lloyd ist diesbezüglich schon eine Zusage gemacht worden, welche begrüßt wird. Ich möchte aber Nachdruck darauf legen, daß es sehr wünschenswert ist, daß Beirut und Alexandrette alle acht Tage angelaufen werden.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Ist das auf das ganze Jahr bezogen? Erfahrungsgemäß haben wir im Sommer nicht einmal genügende Alimentierung für vierzehntägige Fahrten.

Experte Direktor **Fürth**: Selbstverständlich wäre es wünschenswert, wenn die achttägigen Fahrten das ganze Jahr hindurch stattfänden. Aber es würde begrüßt werden, wenn es auch nur während der Saison, durch acht Monate geschähe.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Vierzehntägige Fahrten haben wir das ganze Jahr und während der Saison haben wir noch die Lateralllinie. Es entspricht das allerdings nicht ganz und es wäre wünschenswert, daß in der Saison wöchentlich ein Dampfer von Triest via Alexandria nach Syrien ginge.

Vorsitzender: Meinen Sie, daß dies noch in der nächsten Zeit zur Durchführung gelangt?

Experte Vizedirektor **Brosch**: Es ist unser eigener Wunsch, daß es geschähe. Wir haben es im Projekt ausgesprochen.

Mitglied **Economo**: Bezüglich des Eildampferdienstes nach Alexandrien soll eine Verbesserung eintreten?

Vorsitzender: Ich konstatiere, daß der Herr Direktor dies bereits selbst in seiner ersten Erklärung auseinandergesetzt hat.

Mitglied **Economo**: Die Frage wegen Konstantinopel haben Sie auch schon erwähnt?

Experte Vizedirektor **Brosch**: Es wird von Herrn Economo, glaube ich, auch eine Beschleunigung dieser Linie mit Hinblick auf den Passagierdienst gewünscht?

Mitglied **Economo**: Unter Auslassung eventueller Zwischenhäfen und Anlaufung nur der großen Häfen.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Nach Konstantinopel haben wir die Konkurrenz der Bahn. Das bitte ich zu erwägen. Wer Eile hat, fährt nach Konstantinopel per Bahn. Die Personen, die mit uns verkehren, sind größtenteils Touristen. Die haben aber eine beschränkte Saison. Auch fahren diese oft nur kurze Strecken. Wir fahren nach Brindisi mit ziemlich wenig Passagieren; von Brindisi nach Patras kommen solche; dann fahren sie mit der Eisenbahn nach Piräus; von Piräus nach Konstantinopel ist Verkehr. Die beiden Strecken Brindisi—Patras und Piräus—Konstantinopel sind aber stark konkurrenziert, denn sie sind von allen Linien befahren, von Italienern, Griechen u. s. w. Der Passagierverkehr wird da kein lukrativer werden. Ich glaube, wenn wir uns auf etwas werfen sollten, so wäre dies ein beschleunigter Smyrnaverkehr. Wir könnten also den Smyrnaverkehr beschleunigen, in welchem jetzt verschiedene kleine Echellen sind, welche die Reise etwas lang machen. Diese kleinen Echellen wären dann in eine Bummellinie, welche rein merkantil fährt, zusammenzufassen.

Also bezüglich Konstantinopel ist nicht viel zu machen. Ich war acht Jahre auf den Linien. Aber nach Smyrna kann man etwas tun.

Mitglied **Economo**: Soll diese Bummellinie auch die jonischen Inselhäfen und besonders die thessalischen anlaufen?

Experte Vizedirektor **Brosch**: Die thessalischen kann sie nur zum geringen Teile nehmen, weil sie sich sonst zu stark hinauszieht. Man könnte sie teilweise hineinnehmen.

Mitglied **Economo**: Sie meinen die jonischen Inseln und Häfen mit hineinnehmen, damit die thessalischen und griechischen Linien schneller gehen und entlastet werden?

Experte Vizedirektor **Brosch**: Ja. Man kann jedoch die thessalischen Linien oben nicht entlasten. Die mazedonischen Häfen kann keine Bummellinie übernehmen. Wir haben jetzt für die thessalischen Linien insofern vorgesorgt, als wir eine vierzehntägige und direkte Linie nach Salonichi betreiben, so daß wir jetzt in zirka fünf bis sechs Tagen vierzehntägig in Salonichi sind. Ich glaube, daß man die Smyrnalinie beschleunigen, einige Echellen herausnehmen und eine Entlastungslinie kreieren soll. Ich glaube, der Erfolg würde entsprechen.

Mitglied **Economo**; Es ist auch der Wunsch ausgesprochen worden, daß Malta angelaufen werde, weil für Malta von Österreich ein Export vorhanden ist und von Triest aus mit andern Dampfern ziemlich große Quantitäten exportiert worden sind, so zum Beispiel im vorigen Jahre 49.000 Zentner Zucker, 11.000 Zentner Wein, 20.000 Zentner Holz. Das ist mit fremden Schiffen verfrachtet worden. Dieser Verkehr wäre aber doch ausdehnungsfähig.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Bis 1906 sind wir bezüglich des Verkehrs mit Malta gebunden. Es gehört nicht zu unserem Gebiet. Was die Zukunft betrifft, so möchten wir Eines erreichen: Wir wollen die Linien beschleunigen. Infolgedessen wäre es manchmal ratsam, gewisse Echellen, zum Beispiel Latakia in Syrien auszulassen, denn man verliert dort mehr Zeit als dem volkswirtschaftlichen Interesse proportionell ist. Wenn man wieder neue Echellen hinzunimmt, werden wir wieder Bummellinien haben.

Immerhin gestatte ich mir diesen Wunsch zur Kenntnis zu nehmen. Wir werden denselben studieren, vielleicht läßt sich die Sache durchführen. Prinzipielle Bedenken bestehen dagegen nicht.

Digitized by Google

Vorsitzender: Herr Penzig mußte sich entfernen und hat mich gebeten, zu enunzieren, daß er nichts zu sagen habe, daß er aber von dem, was er in der Enquete vor zwei Jahren ausgesprochen hat, auch nicht einen Beistrich zurücknehmen könne. Wir nehmen das zur Kenntnis. Ich erteile dem Herrn Referenten das Schlußwort.

Referent: Abstimmungen haben wir ja nicht vorzunehmen und wenn der Herr Obmann es erlaubt, werde ich noch kurz die Anträge, die wir schriftlich vorliegen haben, durchgehen und davon nur das herausgreifen, worüber nach dem Wunsche der Versammlung debattiert werden soll.

Da haben wir: „Direkte Verbindungen von Rovigno und Fiume." Das gehört in den zu bildenden Lokalverkehr des dalmatinischen Dienstes. „Einbeziehung der westlichen Linien durch den Lloyd." Das ist durch unseren Beschluß zurückgestellt, wonach wir den Verkehr nach dem Westen erst vornehmen wollen, bis uns die Anträge wegen Erneuerung des Abkommens mit Ungarn vorliegen werden.

Die Aktiengesellschaft „Leykam-Josefsthal" verlangt „Direkte Verbindung mit dem westlichen Europa, insbesondere mit Portugal und dem nördlichen Spanien". Das gehört in dieselbe Kategorie. Ob sehr viele Güter nach Portugal gehen werden, weiß ich nicht.

„Küstenlinie Triest—London zur Ergänzung direkter Linien nach Australien und den La Plata-Staaten." Wenn wir die Verbindungen, wie wir sie heute vorgeschlagen haben, durchführen, müssen wir dann nicht über London fahren.

„Wiederaufnahme der direkten Fahrten nach dem Schwarzen Meere." Ist angenommen.

„Verbindungen mit Bangkok" ist auch angenommen.

„Direkte Fahrten nach Holländisch-Indien", „Regelmäßige Verbindungen mit den Häfen des Roten Meeres, des Persischen Golfes" haben wir gemacht.

„Direkter Verkehr nach den wichtigen Häfen von Java und Siam" ist auch erledigt.

„Direkte Linien nach Holländisch-Indien", „Regelmäßiger Dienst nach den holländischen Inseln", „Schiffahrtslinien nach Bushire und Bassorah im Persischen Golf", „Direkte Linie Triest—Shanghai", alles erledigt.

„Verzweigung der Hauptlinie von Singapore nach dem indischen Archipel." Da wird direkter Verkehr beantragt.

„Direkter Verkehr nach den Häfen von Holländisch-Indien", ebenfalls.

„Wiederaufnahme der direkten Fahrten nach dem Schwarzen Meere." „Direkte monatliche Linie Triest—Shanghai." Erledigt.

„Affluenzlinien von Lokaldampfern mit Kopfstation Singapore nach Holländisch-Indien (Batavia, Soerabaya, Samarang, Manila)." Ist durch die heutigen Erklärungen erledigt.

„Eben solche Linien nach Bangkok mit der Kopfstation Hongkong nach Shanghai, Nagasaki, Wladiwostok, Hankow mit Berücksichtigung des Jangtsekiang." Eigentlich auch erledigt.

Experte Vizedirektor **Brosch:** Ich sehe ein, daß eine solche Ausdehnung etwas sehr schönes wäre. Das könnte etwas sehr Lukratives werden.

Experte **Schwer:** Dann müßte man aber andere Dampfer haben.

Referent: Dann kommt: „Verbindungen mit Tunis, Capstadt."

Vorsitzender: Soll ich das zur Diskussion stellen?

Referent: Ich glaube nicht, daß jemand da ist, der einen starken Verkehr dorthin behaupten wird.

Weiter: „Regelmäßige Verbindungen mit Ostafrika." Haben wir.

Vorsitzender: Darüber kann man verschiedener Anschauung sein.

Referent: „Ebenso nach Massauah", „Schiffahrtslinie nach Marokko", „Schiffahrtslinie nach Ost-, Südafrika", „Regelmäßige Schiffahrtslinie nach Ostafrika, Cap der guten Hoffnung", „Regelmäßiger direkter Verkehr nach Südafrika", „Direkte Linie nach Ostafrika", „Direkter Verkehr nach den Häfen Südafrikas und Deutsch-Ostafrikas", „Verbindung mit Nord- und Südafrika". Amerika: „Direkte Linien nach Argentinien und Uruguay."

Vorsitzender: Diese Frage berührt den westlichen Weltverkehr, sie soll daher nach dem Antrage des Herrn Referenten vorläufig offen gelassen werden.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vukovič:** Ich möchte bei dieser Gelegenheit doch hervorheben, daß der große Handels- und Schiffsreeder Mihanovich bereits vor langer Zeit beim Handelsministerium um die Bewilligung zur Errichtung einer Linie nach Argentinien eingeschritten ist. Es soll das nicht eine subventionierte Linie sein, sondern er verlangt nur die Benefizien des § 7 des Marineunterstützungsgesetzes. *(Vorsitzender: In welcher Richtung?)* Daß diese Linie nach § 7 betrieben werden soll, das heißt, daß unter allen Umständen, ob das Schiff volle Ladung hat oder nicht, die Subventionsgebühr bezogen werden kann. Es ist dies die-

Digitized by Google

selbe Begünstigung, wie sie gegenwärtig die Austro-Americana nach Nordamerika hat. *(Vorsitzender: Ich glaube die hat mehr!)* Er verlangt nur das. Die Sache ist beim Ministerium anhängig und ich möchte gerne an dieser Stelle hören, wie es eigentlich damit steht.

Ministerialrat **Delles**: Die Sache verhält sich nicht ganz so, wie sie der Herr Reichsratsabgeordnete dargelegt hat. Es ist von Mihanovich nur die Anfrage gestellt worden, welche Benefizien die Staatsverwaltung für eine solche Linie zu gewähren in der Lage wäre. Darauf ist geantwortet worden, er würde auf Grund des § 7 des Marineunterstützungsgesetzes, wenn er den Bedingungen des Gesetzes entspricht, jederzeit den Reisezuschuß bekommen. Es ist nur notwendig, daß diese Reise im Interesse des österreichischen Handels und Verkehres stattfindet. Das kann nur auf zweierlei Art geschehen: entweder so, daß das Schiff Viertelladung hat, oder daß ein regelmäßiger Verkehr eingerichtet wird. Verpflichtet sich Mihanovich, wie es seinerzeit die Austro-Americana getan hat, einen periodischen Verkehr zu unterhalten, so wird er der Begünstigung des § 7 ohneweiters teilhaft werden. Wir brauchen ihm nicht einmal diese Versicherung zu geben. Hat er diese Bedingung erfüllt, so kommt er zu uns, weist das nach und hat gesetzlichen Anspruch auf die Benefizien des Marineunterstützungsgesetzes, die ihm niemand nehmen kann. *(Mitglied Ritter v. Vuković: So ohneweiters geht die Sache nicht!)* Er braucht nur das Itinerär zur Genehmigung vorzulegen. Mir ist kein Fall bekannt, daß die Seebehörde ein vorgelegtes Itinerär nicht genehmigt hätte. Bis jetzt ist uns aber ein solches Itinerär nicht vorgelegt worden.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vuković**: Ich nehme das zur Kenntnis.

Ministerialrat **Delles**: Das ist ihm auch erklärt und schriftlich bekanntgegeben worden. *(Mitglied Ritter v. Vuković: Ich glaube, er strebt nur das an.)* Er strebt auch die Befreiung von der Konsulargebühr an, die wir ihm im administrativen Wege nicht gewähren können, weil dafür ein spezielles Gesetz eingebracht werden müßte. So weit können wir administrativ nicht gehen, daß wir ihm die Befreiung von den Hafen- und Konsulargebühren gewähren.

Vorsitzender: Herr Hofrat Vuković hat dies zur befriedigenden Kenntnis genommen.

Referent: Uns handelt es sich um die Verbindung mit Argentinien und ich glaube, dafür werden sich viele Fürsprecher finden. Wie sie hergestellt wird, ist allerdings eine andre Frage.

Experte **Schwer**: Was Argentinien betrifft, so glaube ich, daß es von größter Wichtigkeit wäre, wenn Buenos-Ayres in das Itinerär des Lloyd einbezogen würde. Argentinien ist ein sehr reiches Land und besonders für unsere Kunstindustrie und unser Kunstgewerbe ein gutes Absatzgebiet. Es werden heute nach Argentinien sehr viele österreichische Artikel besserer Gattung, leider aber unter fremder Flagge, verschifft. Sie gehen meist über Paris oder Hamburg. Wenn wir eine direkte Verbindung von Triest aus hätten, wäre es für uns sehr erleichtert. Wir haben nach Buenos-Ayres zu arbeiten angefangen, es geht schon sehr hübsch. Wenn der Lloyd einen kleinen Abstecher von Santos herunter machen würde, wäre es für uns von Wert. Ich würde beantragen, daß er sein Itinerär bis Buenos-Ayres ausdehne. Auch für den Import ist das von Wichtigkeit. Bekanntlich liefert Argentinien Wolle und Leinsaaten. Wolle ist ein großer Artikel für Österreich.

Mitglied **Economo**: Bezüglich des brasilianischen Dienstes besteht der Wunsch nach einer Verdichtung. Die 12 Fahrten genügen nicht vollständig für den Handel, man möchte 16 haben. Ferner möchte man, daß die Schiffe, welche jetzt auf der Hin- wie auf der Rückfahrt Bahia und Pernambuco anlaufen, auf der Rückfahrt nicht mehr diese beiden Häfen, sondern statt dessen Viktoria anlaufen sollen, weil Triest verhältnismäßig viel Kaffee von dort bezieht.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vuković**: Gegenüber der Bemerkung des Herrn Schwer, daß der Lloyd seine Fahrten nach Argentinien ausdehnen möge, möchte ich hervorheben, daß in dem Vertrage des Lloyd die Berechtigung seitens der Gesellschaft enthalten ist, auch Argentinien anzulaufen, aber bisher hat der Lloyd diese Berechtigung, wie ich höre, noch nicht ausgenützt, weil die Linie Bahia-Argentinien sich für ihn nicht rentiert. Aus diesem Grunde glaube ich kaum, daß der Lloyd sich dafür entscheiden wird, dahin zu fahren, und das Anerbieten von Privatgesellschaften, die Linie zu eröffnen, müßte mit Wohlwollen und Freude begrüßt werden.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Wir haben eigentlich jetzt schon nahezu immer 16 Fahrten nach Brasilien abwechselnd mit der Adria. Wir machen nämlich Mehrfahrten.

Vorsitzender: Daraus ergibt sich der Beweis für das dauernde Bedürfnis.

Referent: Und die Ausdehnung der Fahrten nach Argentinien?

Experte Vizedirektor **Brosch**: Wir werden die Frage studieren.

Digitized by Google

Referent: Also das werden Sie machen, diese Empfindung habe ich schon. Denn nach Brasilien und Argentinien würde wohl auch die freie Schiffahrt fahren.

Dann sind da weiters die Wünsche wegen der Verbindung mit Australien. Herr Penzig verlangt eine direkte vierwöchentliche Linie ab Triest nach Australien. Nun kommt der Abschnitt: „Vermehrung bestehender Fahrten inklusive Einbeziehung von Häfen auf bestehenden Routen." Es werden im allgemeinen mehr Verschiffungsgelegenheiten in Triest verlangt, Einrichtung von Extrafahrten während des Herbstes, häufigere Fahrgelegenheiten nach dem Westen, nach Frankreich, Spanien, vornehmlich aber auch nach England.

Experte **Bachrach**: Die Dampferlinien nach Nordeuropa, Deutschland, Belgien, Holland, England, befinden sich gegenwärtig ausschließlich in den Händen auswärtiger Schiffahrtsgesellschaften. Die ungarische Gesellschaft „Adria" hat die führende Rolle, sie monopolisiert den ganzen Verkehr nach diesen Ländern. Es ist sehr beschämend für die österreichischen Exporteure, daß sie auf ungarische Gesellschaften angewiesen sind. Vor einem Jahre ungefähr haben sich einige Triester Reeder gefunden, die regelmäßige Fahrten nach England unternommen haben. Da hat sich, nachdem sie ganz billige Frachten erstellt haben, gezeigt, daß eine ganze Menge von Waren, die früher vom Export ganz ausgeschlossen waren, nach England geführt werden konnten. So ist es zum Beispiel mit den Mineralölen gegangen.

Wir waren früher von der Einfuhr von Mineralölen nach England ganz ausgeschlossen, weil die Amerikaner für 8 Shilling nach England kommen und die anderen Gesellschaften in der Regel 17 Shilling verlangt haben. Die Triester Reeder haben allerdings durch den Zuckerexport nach England eine gewisse Basis gehabt, die Dampferlinie aufrecht zu erhalten: sie haben die Fracht auf 9 Shilling ermäßigt und wir haben ein ganz bedeutendes Exportgeschäft dahin gemacht.

Leider waren aber diese Dampfer zu groß, so daß, als der Zuckerexport nach England aufgehört hat, die Reeder nicht mehr ihr Rendement gefunden haben, nach England zu fahren. Außerdem haben die andern kartellierten Gesellschaften einen kolossalen Terrorismus ausgeübt und den Triester Kaufleuten gedroht, sämtliche Firmen zu boykottieren, die sich der andern Schiffahrtsgesellschaften bedienen. Tatsächlich hat man wieder so hohe Frachten von uns verlangt, daß der Export nahezu ganz aufgehört hat.

Seit dem Mai dieses Jahres ist infolge des unter den die Emigranten nach Amerika befördernden Schiffahrtsgesellschaften ausgebrochenen Krieges die Hamburg-Amerikalinie nach Triest gekommen und unternimmt jetzt regelmäßige Fahrten nach England. Sie ist uns in der möglichsten Weise entgegengekommen, hat die alten Frachten erstellt und wir haben wieder das Exportgeschäft machen können. Das ist aber nur eine Frage der Zeit. Denn sobald die Leute sich bezüglich des Emigrantenverkehrs nach Amerika einigen, werden die Fahrten wieder aufhören und wir werden vom Export wieder ausgeschlossen.

Wir beziehen unser Rohöl ausschließlich aus Galizien und verarbeiten es in Triest. Je mehr wir mit den Produkten nach Norden hinaufgehen, desto mehr nähern wir uns den Konsumzentren der nördlichen Konkurrenzfabriken und desto mehr ist unsere Ware mit der Fracht belastet. Unser Feld liegt unbedingt am Meere. Es wäre die Frage, ob die Regierung nicht in der Lage wäre, einen wohltätigen Einfluß auf die Hamburg-Amerikalinie auszuüben, damit diese Linie aufrecht bleibt, oder auf die „Adria" einen solchen Druck auszuüben — sie ist ja durch Verträge an den Lloyd gebunden —, daß sie dem österreichischen Exporteur mehr entgegenkommt, als es bisher der Fall war.

Vorsitzender: Ich weiß nicht, ob nicht ein lapsus linguae vorliegt. Der Herr Experte meint vielleicht die Austro-Americana?

Experte **Bachrach**: Nein.

Vorsitzender: Auf die Hamburg-Amerikalinie hat ja die Regierung keinen Einfluß, das ist ja eine ausländische Gesellschaft.

Experte **Bachrach**: Das weiß ich wohl, aber die „Adria", die seitens der österreichischen Regierung jede Unterstützung findet, könnte uns doch entgegenkommen, was jetzt nicht der Fall ist. So muß zum Beispiel ein Dampfer der Austro-Americana manchmal tagelang im Hafen warten, wenn ein Adriaschiff zufällig gleichzeitig ankommt. Es kommt sogar vor, daß Adriadampfer in erster Linie vertäut werden, auch wenn andere Schiffe zuerst gekommen sind.

Mitglied Kommerzialrat **Escher**: Um welche Quantitäten Mineralöl handelt es sich, die von Triest nach London gehen?

Experte **Bachrach**: Voriges Jahr haben wir 1500 Tonnen Mineralöl — Schmieröl — nach England exportiert. Aber, wie erwähnt, gibt es auch eine Menge anderer Artikel, die gegenwärtig wegen der hohen Fracht vom Export ganz ausgeschlossen sind. Diese kartellierten Schiffahrtsgesellschaften haben alle durchwegs kleine Schiffe, 1500 bis 2000 Tonnen, die sind bald voll und selbstverständlich gehen sie mit Vorzugswaren.

Digitized by Google

Mitglied Kommerzialrat **Escher**: Ich sehe nicht ein, wie diese Frage hierher gehört. Ein regelmäßiger Export kann ja nicht stattfinden. Welchen Einfluß kann die Regierung auf eine ausländische Gesellschaft nehmen? Und was den Einfluß auf die „Adria" betrifft: wenn die Regierung in Ungarn überhaupt einen Einfluß in dieser Richtung hat, muß sie schon mit wichtigeren Sachen kommen. Ich verstehe von Schmieröl nichts, aber es scheint mir, daß, wenn das galizische Schmieröl die Elbe hinunter nach Hamburg geht, dies billiger kommen müßte.

Experte **Bachrach**: Das ist nicht richtig. Ich habe mir erlaubt, den Wunsch zu äußern, weil, wie ich gehört habe, angeregt wurde, durch den österreichischen Lloyd eine Linie nach London für die Verschiffung nach Australien zu schaffen. Eine solche Linie würde uns sehr gut passen.

Vorsitzender: Ich glaube nur, Herrn Escher gegenüber konstatieren zu müssen, daß wir bei der Expertise jedem Wunsche Raum geben müssen, und daß die industriellen Interessen einer Triester Fabrik ebenso wichtig sind wie der Passagierverkehr und jede andere Frage. Nur wollten wir nach dem Beschlusse von heute vormittags, daß das Komitee, beziehungsweise der Beirat seine Ansicht über die Frage des Verkehrs nach dem Westen erst ausspreche, wenn unser Verhältnis zu Ungarn in diesen Fragen klargelegt wird.

Referent: Alle anderen Wünsche, die wir hier noch haben, sind heute schon zur mündlichen Erörterung gelangt und es wäre überflüssig, sie zu wiederholen.

Wir haben nun eine andere Serie von Anträgen, welche die Beschleunigung der Fahrten betreffen. Ich würde mir den Antrag erlauben, daß wir uns, ohne in eine Debatte über die einzelnen Wünsche einzugehen — sie sind meist sehr allgemein gehalten — auf einen Satz einigen sollen: daß nämlich die Fahrten ab Triest im allgemeinen nicht länger dauern sollen als die Fahrten ab konkurrierenden Häfen. Wir haben den Grundsatz: die Fracht soll nicht höher sein als von Bremen oder konkurrierenden Häfen. Es soll auch ein Grundsatz sein, daß die Fahrten nicht länger dauern sollen. Der Lloyd hat die kürzere Linie. Wenn man ihm zugesteht, daß er auf derselben verhältnismäßig nicht kürzer fahren muß, so ist das schon ein großes Entgegenkommen in Bezug auf die Konstruktion der Schiffe.

Was die Wünsche bezüglich Vermehrung der Zahl der Fahrten auf den Überseelinien anbelangt, so kann ich die Anträge nicht aufnehmen, weil die Parallelfahrten, welche nach dem Komiteebeschlusse zulässig sind, eine Fahrtenvermehrung gewärtigen lassen, daher eine größere Zahl subventionierter Fahrten vorläufig nicht opportun ist.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vukovič**: Bezüglich der Beschleunigung der Fahrten möchte ich folgendes erwähnen. Die Linie nach Alexandrien ist entschieden eine der wichtigsten des Lloyd, und es ist mit großer Befriedigung zu begrüßen, daß der Lloyd die Absicht hat, im neuen Vertrage diese Linie auf 18 Meilen zu erhöhen. Ich denke mir jedoch, daß der Lloyd den Abschluß seines Vertrages mit der Regierung bedeutend fördern würde, wenn er diese Beschleunigung schon jetzt eintreten lassen würde. *(Vorsitzender: Es ist auch in Aussicht genommen.)* Nein, es ist nicht in Aussicht genommen.

Ich möchte aber im Interesse des Lloyd und unseres Handels und Exportes Folgendes erwähnen: Alle Schiffe des Lloyd, welche die Linie Triest—Alexandrien befahren, sind so vorzügliche Schiffe, daß sie diese Linie ganz gut in einer wenigstens um 12 Stunden kürzeren Zeit zurücklegen können, so daß die Linie Triest-Alexandrien um einen halben Tag schneller zurückgelegt werden kann als gegenwärtig. Man könnte dann nach Alexandrien anstatt am Montag früh schon am Sonntag abends kommen. Man könnte aber unter allen Umständen von Alexandrien nach Triest um einen halben Tag oder um einige Stunden früher kommen. Ich möchte dies, wie gesagt, der Gesellschaft sowohl in ihrem Interesse wie auch in jenem des Handels nahelegen. Warum machen Sie so etwas nicht, da es doch in ihrem Interesse und im Interesse unseres Exportes gelegen ist? Diese Sache wurde in den interessierten Kreisen vielfach ventiliert und ich glaube auch, daß sie durchführbar ist. Es würde jedenfalls den Abschluß des neuen Vertrages mit dem Lloyd fördern, wenn diese Neuerung schon jetzt in Kraft treten würde. Ich möchte den Herrn Direktor bitten, uns in dieser Hinsicht eine Aufklärung zu geben.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Ich kann mich nur der Meinung des Herrn Hofrates anschließen, daß eine Abkürzung — aber nicht eine solche um 12 Stunden, sondern eine Abkürzung von 24 Stunden — von großem Vorteil wäre, weil es sich für die Passagiere hauptsächlich um die Anschlüsse zu den Zügen handelt. Mit den jetzigen Schiffen können wir das leider nicht leisten und der Neubau erfordert zum mindesten eineinhalb Jahre. Man könnte die Fahrt forcieren und einige Meilen mehr zurücklegen, so daß die Schiffe um 12 Stunden früher ankommen. Aber durch eine Forcierung würde man die Regelmäßigkeit des Dienstes in Frage stellen. Wenn einmal schlechtes Wetter eintritt, kann man das nicht leisten. Man muß Geschwindigkeiten nehmen, welche für alle Fälle entsprechen. Ich glaube, daß man diese Verbesserung doch auf den Zeitpunkt verschieben sollte, bis wir die neuen Schiffe haben. Wenn die hohe Regierung dem Wunsche des Lloyd entgegenkommt und die Erneuerung des Kon-

Digitized by Google

traktes bald erfolgt, so würde dieser Zeitpunkt kein allzuferner sein. Wenn man aber nicht um 24 Stunden früher ankommt, so erreicht man den Anschluß an die Züge nicht.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Ritter v. **Vukovič**: Das Schiff, das jetzt um 10 Uhr vormittags ankommt, wird dann unter allen Umständen um 4 Uhr oder 3 Uhr früh ankommen können und die Passagiere können dann noch immer am selben Tage früh nach Wien und London weiterfahren. Es würde dadurch eine Zeitersparung von einem halben Tag herbeigeführt. Wenn gesagt wird, daß die Schiffe nach Alexandrien das nicht unter allen Umständen, insbesondere bei schlechtem Wetter leisten können, so gebe ich das zu. Das könnte auf der Hinfahrt sein, aber auf der Rückfahrt trifft das absolut nicht zu. Ich bin da vollkommen unterrichtet. Sie werden nicht bestreiten können, daß Sie auch bei schlechtem Wetter statt um 10 Uhr vormittags schon um 4 Uhr früh nach Triest kommen können. Dadurch würden aber die Passagiere einen halben Tag gewinnen. Das ist eine solche Kleinigkeit, daß es schon jetzt vom Lloyd gemacht werden könnte und diese Neuerung würde vom Publikum gewiß mit Freude begrüßt werden. Es würde das auch den guten Willen des Lloyd zeigen, solche Neuerungen einzuführen. Wenn also diese Neuerung schon nicht auf der Hinfahrt möglich ist — ich glaube aber, sie ist auch möglich, weil doch nicht immer schlechtes Wetter herrscht — so würde ich bitten, daß Sie doch unter allen Umständen auf der Fahrt nach Triest Platz greife, damit die Passagiere wenigstens einige Stunden vor Abgang der Züge in Triest eintreffen.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Man kann die Sache ja versuchen. Eine Schwierigkeit, auf die ich aber hinweisen möchte, bilden die Sanitätsförmlichkeiten, welche in der Früh schwer durchführbar sind und die oft zwei Stunden in Anspruch nehmen. Das erschwert auch den Anschluß an die Züge. Es wird nicht möglich sein, den Anschluß mit dem Frühzuge der Südbahn zu sichern.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vukovič**: Ja, bei den sanitären Förmlichkeiten und bei der Zollbehandlung wird etwas bequem vorgegangen. Aber diese Schwierigkeiten lassen sich wohl beseitigen und in zwei oder drei Stunden kann man auch fertig werden. Ich bitte also, diesen Wunsch zur Kenntnis zu nehmen.

Mitglied Ritter v. **Hütterott** *(welcher inzwischen auf Ersuchen des Obmannstellvertreters Dr. Kolischer den Vorsitz übernommen hat)*: Ich glaube, daß dieser Wunsch gerechtfertigt ist und ich lege denselben dem Lloyd wärmstens ans Herz.

Referent: Es liegen auch Anträge auf Auflassung von Fahrten vor, und zwar „Reduktion des Verkehrs mit Corfu von 12 bis 14 Schiffen wöchentlich auf 1 bis 2". Ist diese öftere Verbindung mit Corfu wirklich notwendig? Ich höre, daß alle Schiffe in Corfu anlegen, beziehungsweise ich sehe es aus dem Plane, und zwar nur mit Rücksicht auf den Personenverkehr.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Das geschieht hauptsächlich, um den Wünschen der Post Rechnung zu tragen. Es sind dort viele Anschlüsse.

Referent: „Schiffahrtslinie nach Ostasien aus dem Itinerär des Lloyd auszuscheiden und einer anderen Gesellschaft zu übertragen." Ein sehr hübscher Antrag. Es möge nur auch diese Gesellschaft bezeichnet werden. „Auf der Linie Triest—Japan sollten direkt nur Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong berührt werden." Amerika: „Lloydschiffahrtslinien nach Brasilien aufzulassen." Diesen Antrag stellt Herr Escher.

Mitglied Kommerzialrat **Escher**: Es erscheint allerdings etwas merkwürdig, nachdem wir hier für die Einführung neuer Linien plaidieren, daß auch ein derartiger Antrag vorliegt. Es ist aber eine tarifarische Maßregel, die mich dazu veranlaßt hat und ich werde bei der Frage der Tarife auf diesen Gegenstand noch zurückkommen.

Referent: Da ist noch eine Anmerkung, ob die 12 Fahrten nach Ostafrika tatsächlich notwendig sind und ob nicht nach der früheren Bestimmung 6 Fahrten genügen. Haben Sie Frachten dorthin?

Experte Vizedirektor **Brosch**: Wir haben nicht genügend Fracht. Ich möchte aber sagen: Entweder monatlich oder nichts. Wir haben viele Passagiere. Aber die ganze Afrikalinie basiert auf der Hoffnung auf Zunahme des Verkehrs. Wir müssen also jetzt abwarten.

Referent: Sie haben für die Gegenwart kein Geld, aber für die Zukunft geben Sie es aus.

Experte Vizedirektor **Brosch**: Wir sind nur den Wünschen nachgekommen. Wenn man aber schon etwas beschließt, so soll man eher die gänzliche Auflassung beschließen, denn zweimonatliche Linien funktionieren erfahrungsgemäß schlecht.

Referent: Was das Itinerär für Dalmatien anbelangt, so glaube ich, daß wir uns heute damit nicht befassen sollen, weil wir wissen, daß zwischen dem Lloyd und anderen Gesellschaften eine Verbindung stattgefunden hat und wir Zeit haben, dazu Stellung

zu nehmen, so bald wir hören werden, in welcher Weise der Personenverkehr vom Warenverkehr getrennt wurde. In diesem Kreise interessiert uns der Personenverkehr weniger und überhaupt hat der ganze dalmatinische Verkehr ein mehr provinziales Interesse.

Ehe ich aber diesen Platz verlasse, möchte ich mir zwei Anfragen an die Herren Experten erlauben. Wenn der Staat darangeht, neuerdings einen Vertrag mit großen Lasten abzuschließen und sich einer bestimmten Gesellschaft gegenüber zu verpflichten, so wäre es doch gewiß wünschenswert, von den Herren Experten und insbesondere von den Herren Exporteuren zu erfahren, ob und welche Entwicklung des Verkehrs nach Indien, China, Japan, Ostafrika, dann nach Brasilien, Argentinien sowie im Mittelmeer, mit einem Wort, welche Entwicklung Triests und des Verkehrs von Triest sie erwarten.

Die zweite Frage geht dahin, welche Wahrnehmungen bezüglich der jetzigen Geschäftsbehandlung seitens des Lloyd sie gemacht haben. Es hat eine Zeit gegeben, wo wir mit dem Lloyd in stetem Kampfe und Konflikte waren. Es sind Fälle vorgekommen, daß man einen anderen Verfrächter gesucht hat. Wenn diese Zustände noch bestünden, dann könnten wir Kaufleute und Industriellen uns nur schwer entschließen, dafür einzutreten, daß der Lloyd in erster Linie als Vermittler des Verkehres in Anspruch genommen werde. Ich möchte speziell die Herren Schweiger, Schwer, Hertzka und Dr. Schenker als besonders qualifizierte Sachverständige bitten, sich über diese beiden Fragen zu äußern.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger:** Ich verstehe die Bedeutung der ersten Frage nicht. Fragen Sie, welchen Aufschwung Triest nehmen wird, wenn wir das alles bewilligen?

Referent: Nein, umgekehrt, es handelt sich um den Umfang dessen, was wir mit Rücksicht auf die Verkehrsentwicklung beantragen sollen. Glauben Sie, daß der Verkehr über Triest sich entwickeln wird oder nicht? Wir haben heute Ziffern gehört, wonach der Verkehr gegenwärtig noch klein ist, die Anforderungen aber sind groß und die zukünftigen Anforderungen werden noch größer sein. Es ist natürlich, daß wir in erster Linie die Exporteure darüber befragen, ob sie glauben, daß sich der Verkehr entwickeln wird oder nicht. Wenn sie sagen, er wird sich nicht in bedeutenden Maße entwickeln, dann muß man seine Anträge einschränken.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger:** In dieser Beziehung kann ich Sie beruhigen. Unsere Waren werden sehr gern genommen. Es ist alle Aussicht vorhanden, daß sich Triest in demselben Tempo, wie es sich in den letzten zehn Jahren entwickelt hat, weiter entwickeln wird. Man muß staunen, welchen Aufschwung der Verkehr in Triest in den letzten zehn Jahren genommen hat. Er ist beinahe um ein Dritteil gestiegen. Die Aussichten sind sehr günstig.

Vorsitzender Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer:** Sie hatten die Güte, im vorigen Jahre bei Gelegenheit einer anderen Frage, nämlich bei der Behandlung der Frage der Triester Hafenbauten, uns ein außerordentlich wertvolles Exposé über die Zukunft des Triester Hafens vorzutragen, in welchem Sie sich nicht in allgemeinen Redensarten bewegten, sondern als Kaufmann und großer Exporteur uns ein ganz deutliches Bild entrollten. Bleiben Sie bei diesem Exposé?

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger:** Ja. Es war keine Übertreibung. Ich sagte, man übertreibe, als seinerzeit von 3, 4 Millionen Tonnen Zuwachs gesprochen wurde, wo wir jetzt etwa 1½ Millionen Tonnen haben. Ich bleibe bei meiner Anschauung, daß der Verkehr im Laufe der Zeit um ein Dritteil des gegenwärtigen zunehmen wird. Das ist ein genügender Aufschwung.

Vorsitzender: Sie haben das damals genau in Ziffern dargestellt.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger:** Der Herr Referent hat mich auch noch um etwas anderes gefragt. Wir haben darüber soviel geschrieben, daß die Beschwerden einen ganzen Band ausgefüllt haben, der vor zwei Jahren aufgelegt wurde. Auf den Tischen hier liegt bloß ein Auszug aus diesem Buche und ich freue mich zu sagen, daß dieses Buch eigentlich auf diese Beschwerden zusammengeschrumpft ist. Seitdem das Betriebsreglement in Kraft ist, haben sich die Verhältnisse beim Lloyd wie mit einem Schlage geändert. Die Manipulationen gehen ordentlich vor sich, die Verschiffung findet klaglos statt, die Diebstähle haben aufgehört.

Ich muß erklären, daß wir dem Präsidenten des Lloyd dankbar sind: erstens dafür, daß er das Betriebsreglement des Lloyd angenommen hat, und zweitens dafür, daß er bewiesen hat, daß man solche Reformen auch tatsächlich durchführen kann. Sie wissen sehr gut, welche Schimpfworte wir über den Verkehr über Triest hören mußten. Wir Exporteure haben jede Woche Briefe bekommen, in denen man uns ausdrücklich verboten hat, die Waren über Triest zu schicken: von Graz mußten wir sie nach Genua schicken. Durch die Annahme und Durchführung des Betriebsreglements hat das Präsidium des Lloyd eine patriotische Tat vollbracht, indem eine es Schmach des Transportwesens von uns genommen hat.

Wir haben dieses Betriebsreglement in einigen Monaten geschaffen. Die hohe Regierung hat daran mindestens ein Dutzend Jahre gearbeitet, verstaubte

Digitized by Google

Akten wurden uns vorgelegt und ich bin überzeugt, daß der Zustand noch heute andauernd würde, wenn wir nicht dazwischengetreten wären und auch auf die Durchführung der Sache gesehen hätten.

Was folgt daraus? Wir müssen die Durchführung unserer Interessen selbst in die Hand nehmen. Die Wünsche, die wir haben, müssen wir klar vorbringen. Wir haben heute Gelegenheit dazu in Bezug auf das Itinerär und die Tarife. Wir müssen also unsere Wünsche klar darstellen, aber auch darauf sehen, daß sie nicht zu den staubigen Akten in der Registratur wandern, wie es leider bei uns lange Usus war. Wir müssen konstatieren, daß unser Export sich eigentlich gegen die Regierung entwickelt hat. Denn Hilfe haben wir nie bekommen, in der Regel wurden unsere Beschwerden ad acta gelegt.

Wenn wir den Zustand betrachten, der bis zur Annahme des Betriebsreglements in Triest geherrscht hat, so haben wir ein schreckliches Bild. Ich habe in meiner Tasche Briefe, in denen mir der Lloyd schrieb: Ich gestatte Ihnen nicht, nach Japan mehr Papier als bisher zu exportieren, denn ich werde Ihnen den Raum nicht geben. Oder: Sie haben bereits 1600 Kisten Emailgeschirr eingeliefert; nicht eine Kiste dürfen Sie mehr schicken. *(Hört!)* Oder der Lloyd schrieb mir: Ihre ganzen Waren sind in Kisten, die nicht zu brauchen sind — obwohl sie ganz gut waren, aber es handelte sich, der Forderung nach Schadenersatz vorzubeugen, wenn Diebstähle vorkamen, oder die Waren ruiniert waren.

Diese Tat haben wir vollbracht, von diesem Unfug haben wir den Export befreit. Ich möchte dem Komitee auch in Zukunft mit Eifer zur Seite stehen, wenn es an Reformen schreitet. Ich habe aber so viele Berufspflichten, daß ich nicht wissen kann, ob es mir möglich sein wird. Deshalb stelle ich die Bitte, einen meiner Kollegen zuzuziehen, der auch zu Hause arbeiten und mit einer vollendeten Tatsache herkommen kann. Denn das kostet viele Nächte und Wochen konzentrierter Tätigkeit. Ich appelliere an die Kollegen. Sie werden mir bestätigen, daß die Dinge sich tatsächlich so zugetragen haben, wie ich es geschildert habe.

Experte **Schwer:** Ich kann mich den Ausführungen des Herrn Vorredners nur vollinhaltlich anschließen. Was den ersten Punkt betrifft, so bin ich überzeugt, daß der Verkehr von Triest sich immer mehr heben wird, nicht nur in österreichischen Artikeln, sondern auch in anderen. Die Relationen, nach denen wir exportieren, Britisch-Indien und China, sind sehr entwicklungsfähig und entwickeln sich immer mehr. Was Bombay betrifft, so ist es ja bekannt, welches Quantum österreichischer Waren heute hinübergeht. Ich kann wohl ohne Überhebung sagen: es ist das Verdienst von uns drei Firmen, die wir in Bombay sitzen. Dieser Verkehr hebt sich und wird sich weiter heben. Die Anforderungen, die wir an den Lloyd stellen, sind heute bereits gerechtfertigt.

In China ist auch ein Aufschwung zu erwarten. Wenn die Mandschurei heute wieder frei sein wird, wird das Geschäft einen riesigen Aufschwung nehmen. Japan wird länger oder kürzer gelähmt bleiben. Aber das Geschäft nach China wird sich unbedingt bedeutend heben. Allerdings ist der Export Österreichs nach China ein beschränkter: den Hauptartikel, Textilwaren, können wir nicht liefern, der ist in englischen und deutschen Händen. Der Export von süddeutschen Waren über Triest wird auch einen Aufschwung nehmen, wenn auch der Lloyd nicht gleich volle Ladungen nach China bekommen wird.

Bezüglich des zweiten Punktes kann ich mich auch den Ausführungen des Herrn Schweiger anschließen. Die Beschwerden, die wir noch vor zwei Jahren an dieser Stelle — schon im Interesse des Lloyd — vorbringen mußten, sind heute, zum großen Teil wenigstens, gegenstandslos. Beraubungen sind mir, seit das Dienstreglement in Kraft ist, in viel geringerem Maße vorgekommen. Hie und da kommt es noch immer vor — die Leute trinken noch immer gern — daß man Bier aus Kisten herausnimmt und ein Stück Eisen hineinlegt, damit das Gewicht da ist: aber das sind schließlich Kleinigkeiten.

Das neue Dienstreglement arbeitet sehr gut. Es ist mit Freude zu begrüßen, daß es endlich durchgeführt worden ist. Ich habe nur den einen Wunsch, daß die Connossemente in etwas größerem Format gehalten und die Bestimmungen darauf in lesbaren Typen gedruckt werden möchten. Heute sind sie nur mit der Lupe zu entziffern. Ich glaube, der Lloyd sollte auch etwas zur Hebung der Papierindustrie tun und die Connossemente in etwas größerer Ausführung herstellen lassen.

Vorsitzender: Ich danke dem Herrn Experten Schwer und hätte nur noch die Bitte, daß auch die Herren Dr. Schenker und Hertzka über diese von Herrn Schwer berührten Themen wenigstens mit einigen Worten sich noch aussprechen möchten.

Experte **Hertzka:** Ich schließe mich diesbezüglich den Anschauungen des Herrn kaiserlichen Rates Schweiger an und konstatiere auch, daß das Reglement des Lloyd jetzt ziemlich gut funktioniert. Wir haben in letzterer Zeit trotz großer Verschiffungen wirklich wenig Reklamationen und keine Ursachen zu Beschwerden gehabt. Es wäre aber sehr gut, wenn der Lloyd, beziehungsweise seine kommerzielle Direktion, den Exporteuren, die berufen sind, für den Handel zu wirken, ein bißchen Vertrauen entgegenbringen würde. Wir stehen in engem Kontakt mit ausländischen Reedereien und wissen zu beurteilen, ob Frachten billig oder teuer sind. Der Export hängt von der

Digitized by Google

Fracht ab. Ich kann einen Artikel exportieren, wenn ich genau weiß, von welcher Station ich ihn verladen kann. Der Industrielle fragt nicht, welche Kunststücke der Exporteur anwendet, um einen Artikel exportfähig zu machen. Sehr häufig liegt der Nutzen in der Fracht. Vor zirka acht Tagen habe ich mir erlaubt, der kommerziellen Direktion mitzuteilen, daß ich eine größere Ladung Waren nach Ostindien habe und habe den Lloyd aufmerksam gemacht, daß sich mir diese Fracht über Hamburg wesentlich billiger stellen würde. Es lagen mir Originalfakturen vor, aus denen ich ersah, daß deutsche Konkurrenten diese Artikel über Hamburg verladen. Ich habe genau ermittelt, daß es in der Fracht liegt. Die kommerzielle Direktion hat mir geantwortet, ich befände mich in einem Irrtum, ich hätte übersehen, daß die Hamburger Reederei einen Aufschlag, eine Primage von 10 Prozent einhebt. Nun staune ich darüber und ich habe das auch dem Lloyd mitgeteilt, daß die Herren nicht wissen, daß diese 10 Prozent Primage nicht nur dem großen, sondern auch dem kleinsten shipper zurückerstattet werden. Somit wäre der Lloyd um 10 Prozent zu teuer gewesen. Konstatieren will ich, daß bei solchen Gelegenheiten der Lloyd in kulanter Weise entgegenzukommen pflegt. Daß heißt aber dann: „Auf Coulance angewiesen sein". Ich würde also wünschen, daß der Lloyd zu solchen Exporteuren, die für den österreichischen Handel wirken, ein bißchen Vertrauen habe und die Informationen, die ihm gegeben werden, auch beherzige.

Ein weiterer Übelstand ist folgender. Wir müssen einige Monate, sogar ein Vierteljahr vorher wissen, wann ein Dampfer abgeht. Ich soll heute einen Kontrakt abschließen, der mich zwingt, gewisse Termine einzuhalten und ich muß erklären, daß ich heute absolut nicht weiß, wie ich eine Sendung im Jänner verladen soll. Noch wichtiger ist die Frachtfrage. Ich weiß nicht, mit welcher Fracht ich zu rechnen haben werde, wenn mir der Lloyd eine bestimmte Ziffer nicht nennen kann. Ich frage den Herrn Vertreter des Lloyd, ob er mir heute konzedieren kann, daß ich dieselbe oder eine billigere Fracht haben werde als voriges Jahr. Wir können nicht das Geschäft von heute auf morgen machen. Wir sind nicht in Oberhollabrunn, wir arbeiten nach China und Japan und müssen heute Verträge akzeptieren, die im Jänner oder Februar zu erfüllen sind. Wir müssen eventuell über Hamburg kalkulieren und wir müssen daher mit bestimmten Frachten und Abfahrtsdaten heute schon rechnen.

Mitglied kaiserlicher Rat Dr. **Schenker-Angerer:** Es ist kein Zweifel, daß der Entwicklung unseres Exports und infolgedessen auch dem Import an Rohstoffen die besten Auspizien zu stellen sind. Wir haben bisher ein zu langsames Tempo der Entwicklung gehabt und ich bin überzeugt, daß es sich wesentlich beschleunigen wird.

Auf die Sicherung erweiterter Seeverbindungen müssen wir unbedingt das größte Gewicht legen. In Details kann ich mich bei dieser umfangreichen Frage nicht einlassen, ich habe aber das volle Vertrauen, daß wir einer großen Entwicklung Triests entgegengehen.

Hinsichtlich der Abwicklung der Transporte mußten wir in unserer Eigenschaft als Transportvermittler die Leidenszeit in der unangenehmsten Weise fühlen, die vor einigen Jahren noch sehr lauten, vielleicht zu lauten Ausdruck in der damaligen Enquête gefunden hat. Seither sind derartige Verbesserungen eingeführt worden, daß ich sagen muß, daß der Dienst auf dem österreichischen Lloyd zum mindesten in gleich guter Weise geführt wird, wie auf den ausländischen Gesellschaften — ich glaube sogar noch besser.

Mitglied Oberbaurat **Günther:** Ich möchte auf die Bemerkung des Herrn Vorredners reflektieren, daß bei einer anderen Gelegenheit nicht so gesprochen wurde wie heute. Ich erinnere an die Schwierigkeiten, welche ich damals zu überwinden hatte als ich die Ansicht, welche heute die vier Herren Exporteure ausgesprochen haben, als Motiv für meine Anträge benützt habe. Ich gebe meiner ganz besonderen Befriedigung darüber Ausdruck, daß die vier berufenen Vertreter des österreichischen Exportes ihre feste Überzeugung ausgesprochen haben, daß der Triester Verkehr sich in Zukunft wesentlich günstiger gestalten wird, als wir es damals von ihnen gehört haben. Ich nehme besonders Akt von den Erklärungen der Herren Schwer und Dr. Schenker, die beide ihre volle Überzeugung dahin ausgesprochen haben, daß der Triester Verkehr sich im Laufe der nächsten Zeit wesentlich heben werde.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger:** Ich gestatte mir, dem Herrn Oberbaurat folgendes zu erwidern. Wir haben ja damals nicht weniger als 40 Millionen Kronen abgehandelt und in Ansehung dessen, daß wir nicht 80 Millionen sondern nur 40 Millionen für den Hafen ausgegeben haben, sage ich, 40 Millionen Kronen reichen mir für diesen Zuwachs. Auch ich bin ungeheuer befriedigt über den Ausgang und schmeichle mir, daß ich damit dem Staate 40 Millionen Kronen erspart habe. *(Heiterkeit.)*

Vorsitzender: Ich glaube, wir können nunmehr diesen Teil der Expertise für abgeschlossen betrachten. Was den zweiten Punkt, die Revision der Tarife und die Güterklassifikation des österreichischen Lloyd betrifft, so würde ich wegen der bereits vorgerückten Zeit die anwesenden Herren Experten bitten und die heute nicht anwesenden Herren Experten durch das Bureau bitten lassen, daß sie uns ihre diesbezüglichen Wünsche gütigst

Digitized by Google

schriftlich kundgeben mögen. Es ist doch besser, über Tarifsachen schriftliche Äußerungen in der Hand zu haben. Wenn die Herren damit einverstanden sind, würde ich also den zweiten Punkt der Tagesordnung der Expertise nicht zur Diskussion stellen. Mit Zustimmung der geehrten Herren möchte ich nun aber noch dem Herrn Kollegen Escher das Wort erteilen, um eine Angelegenheit des brasilianischen Dienstes zu besprechen, weil die Sache nach seiner Ansicht dringlich ist und ehebaldigst zur Kenntnis der Regierung gelangen soll.

Mitglied Kommerzialrat **Escher:** Es betrifft dies den Antrag, den ich gestellt habe und welcher lautet: „Lloydschiffahrtslinien nach Brasilien aufzulassen." Wer das hört, der denkt vielleicht, der Mann ist verrückt. Was mich aber dazu veranlaßt, ist etwas sehr Wichtiges. Mich hat nämlich der Umstand dazu veranlaßt, daß der Lloyd seine Stellung geradezu als Monopol zum Schaden des Kaffeehandels in Österreich ausnützt. Daß dies nicht bloß meine persönliche Anschauung ist, sondern daß dem faktisch so ist, erhellt aus einer Eingabe, welche die Handelskammer im März vorigen Jahres dem Handelsministerium überreicht hat. Der Verein der am Kaffeehandel interessierten Firmen in Triest hat sich mit folgender Eingabe an die Triester Handelskammer gewendet, welche die Eingabe unterstützt und an das Handelsministerium weitergeleitet hat. Ich werde mir erlauben, dieselbe zu verlesen:

„Seit Jahren bereits bekämpft die Leitung des Vereines der Interessenten am Kaffeehandel, leider erfolglos, die sehr hohen Frachtsätze des Österreichischen Lloyd.

Diese Frachtsätze stehen mit der Bedeutung unseres Seemporiums in der Tat in keinem Verhältnisse; unsere Konkurrenzhäfen Hamburg und Havre verfügen in der Regel über Frachtsätze, welche um 30 Prozent billiger sind, als die von uns gezahlte Frachtrate. Bezüglich des zur Einfuhr gebrachten Quantums nimmt der hiesige Hafen die vierte Stelle unter den europäischen Häfen ein, ist aber bezüglich der Höhe des Frachtsatzes den Häfen von Gothenburg und Stockholm gleichgestellt. Das sind ganz irrelevante Kaffeeimportstellen. In der vergangenen Kampagne zahlten:

Triest	von Santos	Shilling	35	+	5	Prozent
Antwerpen	„ „	„	25	+	5	„
London	„ „	„	25	+	5	„
Genua	„ „	Franken	30	+	10	„
Marseille	„ „	„	30	+	10	„
Bremen	„ „	Shilling	25	+	5	„

Mehreremale versuchten sowohl die hiesigen Exporteure als auch jene des Inlandes eine andere Schiffahrtsgesellschaft dafür zu gewinnen, eine Konkurrenzlinie für den brasilianischeu Dienst zu schaffen; alle Versuche scheiterten an einer gewiß sehr interessanten und charakteristischen Tatsache.

Der Österreichische Lloyd verstand es im Vereine mit der ungarischen Seeschiffahrtsgesellschaft „Adria", alle brasilianischen Exporteure an sich zu fesseln, indem allen jenen Abladern, welche sich verpflichtet hatten, bloß mit den Dampfern der beiden genannten Unternehmungen Kaffee für Triest zu verladen, eine Frachtvergütung von 10 Prozent zugestanden wird.

Durch dieses Vorgehen wird selbstverständlich jede Konkurrenz im vorhinein unmöglich gemacht. Unser Kaffeehandel ist gegenüber dieser künstlich geschaffenen Lage vollständig machtlos und muß als eine wirkliche Gnade seitens des Lloyd und der „Adria" ein jedes Frachtzugeständnis betrachten, das ihm gewährt wird, wie beispielsweise der in letzter Zeit von 45 auf 40 Shilling ermäßigte Frachtsatz für Sendungen von Rio de Janeiro nach Triest.

Da es leider der Vereinsleitung nicht gelungen ist, den Lloyd zu einer Ermäßigung seiner Frachtrate von Santos nach Triest zu bestimmen, die gegenwärtig 35 Shilling beträgt, wendete sich die Gefertigte direkt an das Handelsministerium, dessen Intervention erbittend."

Soweit die Ausführungen der Eingabe der hiesigen Interessenten am Kaffeehandel, denen wohl wenig hinzuzufügen ist.

Die hohen Kaffeefrachtsätze des Österreichischen Lloyd bilden nicht nur einen Gegenstand andauernder Klagen unserer Importeure, sondern wurde dieser Übelstand wiederholt in zahlreichen Konsularberichten hervorgehoben und in denselben auf die Konkurrenz anderer Einfuhrhäfen hingewiesen. Diese hohen Frachtsätze verhindern den Export nach der Levante, sowie nach Deutschland und der Schweiz, wohin sich bei günstigeren Frachtbedingnissen ein schwunghafter Handel entwickeln müßte.

Nach diesen Darlegungen kann es wohl nicht zweifelhaft sein, daß, wenn wir den brasilianischen Handel weiter beim subventionierten Lloyd belassen und auch eine Vermehrung der Fahrten haben wollen wir die Regierung auffordern müssen, im Subventionsvertrage die Bedingung zu stellen, daß dieses Monopol aufhöre und daß der Lloyd jene Frachtsätze einhebe, wie sie von Brasilien nach den anderen Häfen gemacht werden.

Diese Anregung wollte ich geben und das ist auch die Motivierung dafür, weshalb ich gesagt habe, lieber keine Linien des Lloyd, lieber freie Schiffahrt, dann regulieren sich die Frachtsätze von selbst, als eine solche Linie zu haben, die man subventioniert und auf der man dann noch höhere Frachtsätze zu zahlen hat.

Vorsitzender: Ich möchte ex praesidio an Herrn Hofrat Delles die Frage stellen, ob diese Angelegenheit im Sinne des Artikels VI des bestehenden Lloydvertrages nicht schon gegenwärtig von Seite der Staatsbehörde zu regulieren wäre.

Digitized by Google

Ministerialrat **Delles**: Das Handelsministerium beschäftigt sich mit dieser Frage schon seit einiger Zeit. Es ist von Seite des Handelsministeriums bereits für den verflossenen Sommer die Einberufung einer Enquête in Aussicht genommen gewesen, um diese Fragen, wenn möglich, im Einvernehmen zwischen den beteiligten Interessenten und dem Lloyd zu regeln. Leider ist es aus Zeitmangel zu dieser Enquête nicht gekommen und sie mußte auf den Herbst verschoben werden. Diese Enquête wird nun, sobald es nur möglich ist, in Triest einberufen werden und wir werden trachten, diese Frage im Einvernehmen zwischen den Interessenten und dem Lloyd unter Heranziehung des Artikels VI des Vertrages zum Austrag zu bringen.

Mitglied **Economo**: Ich danke dem Herrn Regierungsvertreter für diese Erklärung. Nach derselben ist das, was ich sagen wollte, eigentlich überflüssig. Ich wollte nämlich hervorheben, daß uns von der Regierung immer geantwortet worden ist, daß auf den Lloyd in dieser Richtung kein Druck ausgeübt werden kann, weil ja schon die Differentialzölle für den Kaffee da sind, um den Kaffeehandel in Triest zu unterstützen. Das ist nur insofern zutreffend, als die Differentialzölle allerdings den Import des Kaffees unterstützt und gehoben haben, was das Inland der Monarchie betrifft, aber andrerseits ist dadurch die Möglichkeit geboten worden, daß einzig und allein der Lloyd und die Adria von diesen Zöllen profitieren, indem sie höhere Frachtsätze nach Triest einheben. Aber in Bezug auf den Verkehr nach der Levante, welcher besonders in Berücksichtigung kommt, ist dadurch dem Triester Kaffeehandel nicht geholfen gewesen, er geht vielmehr zurück und darauf basiert besonders die Forderung der Triester Handelskreise. Wir hoffen, daß es in dieser Enquête zu einer Lösung der Frage kommen werde.

Vorsitzender: Ich bin erfreut, konstatieren zu können, daß die Anregung des Herrn Kollegen Escher das Resultat haben wird, daß diese vom allgemeinen Standpunkte gewiß wichtige Frage zu einem gedeihlichen Abschlusse gelangen wird.

Ich muß dabei weiter konstatieren, daß die Differentialseezölle nicht für den Lloyd und die Adria, sondern für Triest und den Handel in Triest geschaffen wurden.

Ich danke nunmehr den Herren Experten für ihr freundliches Erscheinen und ihre gütigen Auskünfte, welche das Komitee und der Beirat im Interesse unserer heimatlichen Produktion und des heimatlichen Handels bestmöglichst zu verwerten suchen werden. Das Komitee wird nachher noch zu einer kurzen Beratung über das weitere Vorgehen zusammentreten. *(Nachdem die Experten den Beratungssaal verlassen haben:)* Die Sitzung des Komitees wird fortgesetzt. Zur formellen Geschäftsbehandlung unseres Programms und unserer weiteren Arbeiten nach Abführung dieser vorläufigen Expertise hat der Herr Referent das Wort.

Referent: Wir sollten jetzt nach Abhörung der Enquête die Anträge bezüglich des Itinerärs formulieren. Bei dem Zustande der Abspannung aber, bei der vorgeschrittenen Zeit und weil das Material uns doch nicht vollständig vorliegt, würde ich mir den Antrag erlauben, diese Formulierung bis auf die nächste Sitzung zu vertagen. Dabei meine ich aber, daß wir vielleicht eine neuerliche Beratung des Subkomitees unterlassen und direkt an die III. Abteilung die Anträge stellen könnten.

Vorsitzender: Sind die Herren mit diesem Vorschlage einverstanden? *(Zustimmung.)* Ich konstatiere also, daß mit den Veränderungen, wie sie heute vormittags beschlossen wurden, der Bericht des Herrn Kommerzialrates Singer vom Subkomitee genehmigt wurde, daß wir Herrn Singer zum Referenten für das größere Komitee und wohl später auch für den Beirat bestellen und ihn bitten, auf Grundlage der heutigen Debatte das Referat zu verfassen. *(Zustimmung.)*

Ehe wir die heutige Sitzung schließen, habe ich noch den Herren von der Regierung unseren wärmsten Dank für die gütige Unterstützung auszusprechen.

Mitglied Ritter v. **Hütterott**: Ich möchte nur nochmals hervorheben, daß wir sowohl heute vormittags wie nachmittags ein sehr interessantes Material und dies in verhältnismäßig kurzer Zeit bewältigt haben. Wir hatten einen ziemlich chaotischen Zustand vor uns, als wir heute hier zusammentraten. Das hat sich aber geändert und wir sind zu guten Resultaten gekommen. Das ist wohl in erster Linie der ausgezeichneten Führung der Verhandlungen durch den Herrn Vorsitzenden zu danken, ganz besonders aber der klaren, schönen Darstellung des Herrn Referenten, der es verstanden hat, aus diesem großen Durcheinander, von dem eigentlich niemand von uns wußte, wo er es anpacken sollte, die Materien so schön herauszuschälen und zu gruppieren, daß wir in die Lage versetzt worden sind, sie Punkt für Punkt durchzugehen. Ich möchte Ihnen beantragen — und ich bin überzeugt, daß dieser Antrag bei Ihnen Anklang finden wird — dem Herrn Referenten unseren ganz besonderen Dank für die sehr schwierige Leistung auszusprechen, mit der er seine Aufgabe so schön gelöst hat. *(Beifall.)*

Vorsitzender: Die Herren haben durch Akklamation ihrer Zustimmung zu diesem Antrage Ausdruck gegeben. Ich erkläre die Sitzung für geschlossen.

Digitized by Google

6.

Anhang zum Protokolle der 10. Sitzung des Subkomitees zur Beratung der Fragen des Seeverkehres vom 8. November 1904.

Anträge und Gutachten, betreffend das Itinerär, die Güterklassifikation und die Tarifpolitik des Lloyd.

I. Auszug aus der Publikation des Bureaus des Industrierates: „Fragen des Seeverkehres", Wien 1902.

Vorschläge und Wünsche, betreffend das Itinerär, und zwar:

1. Einrichtung neuer Linien.

Antrag, Beschwerde:	Antragsteller, Beschwerdeführer:
Im allgemeinen:	
Mehr Verschiffungsgelegenheiten.	Industriellenklub, insbesondere eine Möbelfirma.
Unzureichende Verbindungen.	Zucker.
	Berichte zur Frage der tarifarischen Konkurrenz des Seeweges über Hamburg mit dem über Triest.
	Schenker & Co.
Europa:	
Einrichtung regelmäßiger Schiffahrtsverbindungen mit der Südostküste Frankreichs und mit Spanien.	Industriellenklub (Papierindustrie), Verein der österreichisch-ungarischen Papierfabrikanten.
Direkte Verbindungen von Rovigno mit Fiume.	Bianelli.
Einbeziehung der westlichen Linien durch den Lloyd.	Zarotti.
Direkte Verbindung mit dem westlichen Europa, insbesondere mit Portugal und dem nördlichen Spanien.	Aktiengesellschaft „Leykam-Josefsthal".
Küstenlinie Triest—London zur Ergänzung direkter Linien nach Australien und den La Plata-Staaten.	Penzig.
Wiederaufnahme der direkten Fahrten nach dem Schwarzen Meere.	Pojatzi.
Asien:	
Verbindungen mit Bangkok.	Brauindustrieverein im Königreiche Böhmen.
Direkte Fahrten nach Holländisch-Indien.	Zentralverband der Industriellen Österreichs (Möbelindustrie).
Regelmäßige Verbindungen mit den Häfen des Roten Meeres, des Persischen Golfes.	Industriellenklub (Textilfirma).
Direkter Verkehr nach den wichtigen Häfen von Java und Siam.	Industriellenklub (Textilfirma).
Direkte Linien nach Holländisch-Indien.	Industriellenklub (Möbelexportfirma).
Regelmäßiger Dienst nach den holländischen Inseln.	Escher.
Schiffahrtslinien nach Bushire und Bassorah im Persischen Golf.	Fürth.
Schiffahrtslinie nach Holländisch-Indien.	Holzer, Thonet.
Verzweigung der Hauptlinie von Singapore nach dem Indischen Archipel.	Einaigl & Co.

Digitized by Google

Antrag, Beschwerde:	Antragsteller, Beschwerdeführer:
Direkter Verkehr nach den Häfen von Holländisch-Indien.	Österreichisches Exporthaus.
Anlaufen eines Hafens von Java.	Marinitsch.
Wiederaufnahme der direkten Fahrten nach dem Schwarzen Meere.	Pojatzi.
Affluenzlinien von Lokaldampfern mit Kopfstation Singapore nach Holländisch-Indien (Batavia, Soerabaya, Samarang, Manila).	Schwer.
Ebensolche Linien nach Bangkok mit der Kopfstation Hongkong nach Shanghai, Nagasaki, Wladiwostok, Hankow mit Berücksichtigung des Jangtsekiang.	Schwer.
Fortsetzung der Linie Triest—Shanghai nach Tientsin.	Taussig.
Afrika:	
Verbindungen mit Tunis, Kapstadt.	Brauindustrieverein im Königreiche Böhmen.
Regelmäßige Verbindungen mit Ostafrika.	Industriellenklub (Textilfirma).
Ebenso nach Massauah.	Industriellenklub (Textilfirma).
Schiffahrtslinie nach Marokko.	Bauer, Economo.
Schiffahrtslinie nach Ost-, Südafrika.	Economo, Fürth, Holzer.
Regelmäßige Schiffahrtslinie nach Ostafrika, dem Kap der guten Hoffnung.	Erhard.
Regelmäßiger direkter Verkehr nach Südafrika.	Eicher, Lenarčič, Mühlbacher.
Direkte Linie nach Ostafrika.	Zarotti.
Direkter Verkehr nach den Häfen Südafrikas und Deutsch-Ostafrikas.	Österreichisches Exporthaus.
Verbindung mit Nord- und Südafrika.	Holzmöbelindustriefirma.
Verbindungen mit Südafrika.	Marinitsch, Schwer.
Amerika:	
Direkte Linien nach Argentinien und Uruguay.	Industriellenklub (Möbelexportindustrie).
Direkte Linien nach Argentinien.	Zentralverband der Industriellen Österreichs (Möbelexportindustrie).
Regelmäßige Schiffahrtslinien nach Zentralamerika, Antillen, Mexiko, Venezuela, La Plata-Staaten.	Erhard.
Direkte Schiffahrtslinien nach Kanada, nach Südamerika, insbesondere den La Plata-Staaten, Chile.	Lenarčič.
Regelmäßige Linien nach den La Plata-Staaten und Kanada.	Mühlbacher.
Regelmäßige und rasche Verbindung mit mindestens zwei nordamerikanischen Baumwollplätzen, einem Golf- und einem atlantischen Hafen.	Pacher.
Einbeziehung Mexikos in den Lloyddienst.	Sobotka.
Direkte Linien nach Argentinien und Uruguay.	Thonet.
Regelmäßige Verbindung Triests mit den Baumwollhäfen Nordamerikas.	Welponer, Diessenbach.
Verbindung mit Westindien und Zentralamerika, den La Plata-Staaten.	Zarotti.
Verbindungen mit Nord- und Südamerika.	Holzmöbelindustriefirma.
Direkter Verkehr nach der Westküste Amerikas, nach den La Plata-Staaten.	Aktiengesellschaft „Leylam-Josefsthal".
Verbindungen mit Nordamerika.	Marinitsch.
Verkehr nach den La Plata-Staaten (vierwöchentliche direkte Verbindungen).	Penzig.
Verbindungen mit Mexiko und Südamerika.	Schwer.

Digitized by Google

Antrag, Beschwerde:	Antragsteller, Beschwerdeführer:
Australien:	
Verbindungen mit Melbourne.	Brauindustrieverein im Königreiche Böhmen.
Direkter regelmäßiger Verkehr nach australischen Häfen.	Escher, Holzer, Lenarčič, Mühlbacher.
Direkte Verbindung ab Triest nach Australien.	Holzmöbelindustriefirma.
Direkte vierwöchentliche Linie ab Triest nach Australien.	Penzig.

2. Vermehrung bestehender Fahrten, inklusive Einbeziehung von Häfen auf bestehenden Routen.

Im allgemeinen:	
Mehr Verschiffungsgelegenheiten.	Schwer.
Einrichtung von Extrafahrten im Levantedienste während des Herbstes, wo starker Warenandrang herrscht.	Pojatzi.
Europa:	
Varna—Burgas anstatt vierzehntägiger wöchentlicher Dienst.	Krupp
Häufigere Fahrgelegenheiten nach dem Westen, nach Frankreich, Spanien, vornehmlich aber auch nach England.	Krupp.
Anlaufen verschiedener griechischer Inseln im Interesse des Holzexportes.	Mühlbacher.
Wöchentlich ein Waren- und ein Schnelldampfer zwischen Konstantinopel und Alexandrien.	Toch.
Einstellung von Extradampfern in der Zeit des größeren Warenandranges auf der thessalischen Linie.	Aktiengesellschaft österreichischer Fezfabriken.
Asien:	
Direkte, mindestens einmonatliche Fahrgelegenheit nach Shanghai, monatlich zweimal regelmäßige Fahrt nach Bombay.	Gremium der Exporteure im politischen Bezirk Gablonz a. d. N.
In der Zeit Juli bis Oktober größere Anzahl von Dampfern im Verkehre mit Ostindien.	Zentralverband der Industriellen Österreichs (Juteindustrie).
Häufigere Fahrten nach Ostasien.	Zentralverband der Industriellen Österreichs (Möbelindustrie).
Mehr Fahrten nach Shanghai.	Austroasiatische Kompagnie.
Mehr Fahrten nach Ostindien; Abschaffung der Beschränkung, daß zum Beispiel nach Bombay nur auf einem bestimmten Dampfer (zweimal, aber manchmal auch nur einmal im Monate) verladen werden kann.	Industriellenklub (Möbelexportindustrie).
Vermehrung der Dampfer nach Indien.	Bauer.
Häufigere Abfahrt der Dampfer nach den Levantehäfen, zum Beispiel bei der Levante celere und bei der syrisch—karamanischen Linie, die nur alle 14 Tage befahren wird.	Economo.
Für ostindische und chinesische Linien während des durch den erhöhten Zuckerexport verursachten Warenandranges Extrafahrten.	Krupp.
Lloyd soll Rangoon und die Häfen Javas direkt anlaufen.	Mayr.
Bei größerem Güterandrange sollte nach dem fernen Osten anstatt, wie bisher, alle Monate, alle 14 Tage ein Schiff gehen.	Mühlbacher.
Regelmäßiger einmonatlicher Schiffahrtsdienst Kurrachee—Triest.	Pacher.
Vermehrung der Dampfer nach Ostindien.	Thonet, Toch.
Einstellung von Extradampfern in der Zeit des großen Warenandranges auf der indischen Linie.	Aktiengesellschaft österreichischer Fezfabriken.

Digitized by Google

Antrag, Beschwerde:	Antragsteller, Beschwerdeführer:
Vermehrung der Fahrten nach asiatischen Häfen.	Holzmöbelindustriefirma.
Stärkerer Verkehr mit Ostindien, China und Japan.	Aktiengesellschaft „Leykam-Josefsthal".
Fahrten Triest—Kalkutta sollen monatlich erfolgen.	Marinitsch.
Direkte Linie Triest—Shanghai.	Pisko.
Direkte Linie Triest—Shanghai mindestens in den Monaten Oktober, November.	Pisko (Lloydverschiffer).
Die direkten Fahrten von Triest nach dem Persischen Golf durch den Lloyd müßten viermal im Jahre geschehen.	Pojatzi.
Es sollen mehr levantinische und orientalische Häfen angelaufen werden.	Schnabl & Ko.
Mehr Verschiffungsgelegenheiten für Triest—Bombay.	Schwer.
Anlaufen von Madras auf der Linie Triest—Kalkutta sowohl auf der Hin- wie auf der Rückfahrt (gegenwärtig nur auf der Rückfahrt).	Schwer.
Einstellung von Stationsdampfern in Hongkong und Singapore behufs eventueller Vercharterung für Extrafahrten.	Schwer.
Direkte monatliche Linie Triest—Shanghai.	Schwer, Taussig.
Afrika:	
Öftere Verbindung mit den Häfen im Westen Nordafrikas.	Brauindustrieverein im Königreiche Böhmen.
Schiffahrtslinie nach Alexandrien, zwei Fahrten pro Woche statt 3 Fahrten in 2 Wochen während der Wintermonate und einer Fahrt wöchentlich im Sommer.	Krupp.
Wöchentlich ein Waren- und ein Schnelldampfer zwischen Konstantinopel und Alexandrien.	Toch.
Amerika:	
Häufigere Fahrten nach Südamerika.	Zentralverband der Industriellen Österreichs (Möbelindustrie).
Mehr Lloydschiffe nach Brasilien.	Industriellenklub (Möbelexportindustrie).
Häufigere Verschiffungsgelegenheiten nach Amerika.	Krupp.
Häufigere Verbindung von Triest mit New-York.	Aktiengesellschaft „Union".

3. Beschleunigung der Fahrten.

Beschleunigung der Fahrten im Vergleich zu den deutschen Linien.	Brauindustrieverein im Königreiche Böhmen.
Vermeidung der starken Verspätungen bei den Fahrten nach den südpersischen Häfen.	Verband der nordböhmischen Glasindustriellen.
Vermeidung von Verspätungen.	Verein österreichisch-ungarischer Papierfabrikanten.
Beschleunigung der Fahrten.	Industriellenklub (Möbelexportindustrie).
Beschleunigung der Fahrten.	Verein der Ascher Textilindustriellen.
Rückreise der Dampfer im ostasiatischen Dienste zu langsam.	Escher.
Zu lange Fahrt Kalkutta—Triest im Vergleiche zu Kalkutta—Hamburg.	Gerhardus.
Zu lange Fahrtdauer.	Enquête über die Triester Frage (Exportverein).
Beschleunigung der Fahrten.	Holzer.
Größere Verläßlichkeit in der Fahrtdauer und in der Abfahrtszeit.	Krupp.
Im ostindischen, chinesischen und Alexandrien-Dienste sollten bessere Dampfer mit größerer Fahrtgeschwindigkeit eingestellt werden.	Krupp.

Digitized by Google

Antrag, Beschwerde:	Antragsteller, Beschwerdeführer:
Fahrt Triest—Japan sollte im Verhältnisse zur Fahrt Hamburg—Japan beschleunigt werden.	Sobotka.
Fahrt Triest—London soll beschleunigt werden.	Sobotka.
Fahrtdauer im Verhältnis zu jener der deutschen Linien abzukürzen.	Thonet.
Vermeidung der Verspätungen insbesondere im Postdienste Alexandrien—Konstantinopel.	Toch.
Beschleunigung der Fahrt Triest—Singapore.	Bergmann.
Strammere Handhabung der Fahrordnung, die Schiffe bleiben in den Häfen zu lange liegen.	Einaigl & Co.
Vermeidung der Verspätungen infolge Anlaufens nicht im Fahrplane stehender Häfen. Einhaltung des Fahrplanes.	Marinitsch.
Beschleunigung der Fahrt Triest—Shanghai.	Pisko (Bericht eines Fachmannes).
Die fahrplanmäßigen Fahrten nach der Levante und dem fernen Osten sollen nur im Falle zwingender Notwendigkeit abgeändert werden.	Pojatzi.
Beschleunigung der Fahrt auf der Linie Triest—Japan nach dem Muster des Norddeutschen Lloyd.	Raab.
Einhaltung der Itinerärs speziell im indo-chinesischen Dienste.	Rothermann & Engelmann.
Vermeidung der Unregelmäßigkeiten beim Transporte.	Schäller (Firma Ign. Klinger).
Raschere Fahrten des Lloyd.	Schwer.
Verkürzung der Fahrt Triest—Madras im Verhältnis zum Norddeutschen Lloyd.	Schwer.
Ebenso Linie Triest—Shanghai.	Schwer.
Beschleunigung der Fahrten im ostasiatischen Dienste, Einhaltung des Itinerärs.	Schwer.

4. Auflassung von Fahrten.

Europa:	
Auflassung der Schiffahrtslinien nach Istrien und Dalmatien, höchstens Beibehaltung des Eildienstes Triest—Cattaro.	Toch.
Reduktion des Verkehrs mit Corfu von 12 bis 14 Schiffen wöchentlich auf 1 bis 2 Schiffen.	Toch.
Verkehr nach Bari gänzlich aufzulassen.	Toch.
Eilpostdienst nur mehr für Griechenland, Ägypten, Indien aufrecht zu erhalten.	Zucker.
Asien:	
Nach Syrien würde eine Verschiffung zweimal im Monate genügen.	Gremium der Exporteure des politischen Bezirkes Gablonz a. d. N.
Schiffahrtslinie nach Ostasien aus dem Itinerär des Lloyd auszuscheiden und einer anderen Gesellschaft zu übertragen.	Enquête über die Triester Frage (Exportverein).
Auf der Linie Triest—Japan sollten direkt nur Aden, Kolombo, Penang, Singapore, Hongkong berührt werden.	Marinitsch.
Amerika:	
Lloydschiffahrtslinien nach Brasilien aufzulassen.	Escher.

Digitized by Google

II. Anträge und Gutachten, erstattet anläßlich der Sitzung des Subkomitees vom 8. November 1904.

1. Bericht des Mitgliedes der Brünner Handels- und Gewerbekammer, Landtagsabgeordneten Viktor Ritter v. Bauer, Mitglied des Industrierates, Zuckerfabriksbesitzer in Brünn.

Kunewald, 31. Oktober 1904.

Leider bin ich wegen Überbürdung mit den Angelegenheiten des Landtages nicht in der Lage, einen ausführlichen schriftlichen Bericht einzusenden. Nur auf eine, mir neulich durch eine Mitteilung des Zentralvereines österreichisch-ungarischer Zuckerfabriken bekannt gewordene Maßregel des Österreichischen Lloyd möchte ich mit wenigen Worten eingehen:

Die Normalfracht für Zucker nach Indien von 14 Shilling pro Tonne, soll um 2 Shilling herabgesetzt werden, jedoch nur dann, wenn der betreffende Absender sich verpflichtet, im Laufe des Jahres 1905 mindestens 10 000 Tonnen mit Schiffen des Lloyd zu expedieren.

Da ein so großes Quantum von einer einzelnen Zuckerfabrik kaum zur Verschiffung gebracht werden kann, würde diese an sich kleine Rekaktie nur dann zur Anwendung kommen können, wenn für den ganzen Zuckerexport via Triest ein Absender — etwa obgenannter Zentralverein — figurieren würde. Ich erlaube mir noch ein Memorandum einzusenden, in dem sich die Erfahrungen meines Sohnes auf einer Reise in Ostasien und Indien bezüglich des Österreichischen Lloyd zusammengefaßt finden und welches Material enthält, das in der angedeuteten Richtung etwa von Interesse sein könnte.

Memorandum, betreffend den Österreichischen Lloyd mit besonderer Berücksichtigung der ostasiatischen Linie.

Auf einer Reise in China und Japan in den Monaten März bis Juni l. J. hatte ich Gelegenheit, mit einer Reihe von maßgebenden teils dem Beamten- teils dem Kaufmannsstande angehörigen Personen über wirtschaftliche Fragen in eingehender Weise zu sprechen. Die hiebei immer wiederkehrenden Klagen über den Österreichischen Lloyd veranlaßten mich, auf diesen Gegenstand näher einzugehen.

Gerade jetzt, wo die Verhandlungen bezüglich des neuen Vertrages mit dem Österreichischen Lloyd bevorstehen, scheint es angebracht, unserer Schiffahrt in Ostasien, die eine so einschneidende Bedeutung für unseren Export und die Stellung von Triest als Handelsplatz hat, erneute Aufmerksamkeit zuzuwenden. Ich möchte jedoch die folgende Darstellung nicht als eine abschließende Kritik angesehen wissen; dazu war die dem Studium ihres Gegenstandes gewidmete Zeit zu kurz, auch sind die bei dem Betriebe einer Schiffahrtslinie in Betracht kommenden Verhältnisse zu kompliziert, um eine definitive Beurteilung ohne genaue Erforschung aller zu Grunde liegender Faktoren zu gestatten. Vielmehr soll das vorgebrachte Material zu eingehender Prüfung einzelner Fragen unter Heranziehung kompetenter Personen anregen und zur Abstellung etwa als solche erkannter Übelstände führen.

Für die Schiffahrt ist Hongkong als Umschlagplatz nach Kanton, den Philippinen, Nordchina und Japan der weitaus wichtigste Hafen des Ostens. Die Vertretung des Österreichischen Lloyd ist in den Händen der deutschen Firma Sandor, Wieler und Komp. Früher, als Hongkong noch der Endpunkt der ostasiatischen Linie war, hatte der Österreichische Lloyd daselbst eine Berufsagentur. Obgleich nun die genannte Firma den Anforderungen zu entsprechen scheint, würde sicherlich eine eigene Agentur unter der Leitung eines unternehmenden, in England oder Deutschland geschulten, mit Seewesen und Handel wohlvertrauten jungen Mannes einer weiteren Entwicklung unserer Schiffahrt an diesem wichtigen Platze in höherem Maße gerecht werden.

Die hauptsächlichsten Klagen, welche mir hier entgegentraten, betrafen die lange Fahrtdauer, die Unregelmäßigkeit der Fahrten, den Mangel an telegraphischen Nachrichten bezüglich verfügbaren Laderaumes und Passagierplätzen, geringe Coulance und Verzögerung in der Erledigung von Claims.

Die Fahrtdauer von Hongkong nach Triest beträgt fahrplanmäßig 54 bis 61 Tage, da aber Verspätungen von 8 bis 10 Tagen nicht ungewöhnlich sind, hat der Kaufmann mit 65 bis 70 Tagen zu rechnen. So war zum Beispiel die am 11. August in Kolombo fällige „Persia" um eine Woche verspätet. Diese lange Fahrzeit ist, abgesehen von der minimalen Geschwindigkeit, verursacht durch das Anlaufen von weitabliegenden Häfen, auch durch Ausdehnung der Fahrt zwischen Hongkong und Singapur auf 8 Tage, wegen der Kulitransporte, um die von der Sanitätsbehörde in Singapur für die chinesischen Kulis verlangte Frist von einer Woche zwischen der Abreise aus dem chinesischen Hafen und der Landung auf der Fahrt zu verbringen. Von den 16 Fahrten von Ostasien nach Triest zwischen April 1904 und März 1905 sollen 5 über Rangoon, 3 über Kalkutta und 7 über

Digitized by Google

Karachi gehen. Vergleichsweise sei angeführt, daß der Norddeutsche Lloyd von Hongkong bis Genua 30 Tage fährt. Dieser Maßstab kann natürlich in unserem Falle, wo es sich vorwiegend um eine Frachtenlinie handelt, nicht in Betracht kommen, aber wenn die genannten Zwischenhäfen besonderen Linien vorbehalten blieben und die ostasiatische nur Singapur, Penang, Kolombo, Bombay (fakultativ), Aden, Suez und Port Said berühren, von letzterem Hafen direkt nach Triest geführt und die etwa für Fiume bestimmte Ladung erst von Triest dahin befördert würde, ließe sich die Fahrzeit wesentlich reduzieren. Als Grund für das Anlaufen obiger abseits gelegener Häfen wird angegeben, daß die Schiffe nicht genügend Ladung bekommen. Dem ist entgegenzuhalten, daß diese Schiffe, eben weil sie jene Häfen aufsuchen und damit Zeit verlieren, weniger Ladung erhalten, als dies bei kürzerer Fahrtdauer der Fall wäre, weil der Kaufmann einerseits mit dem Zinsenverlust rechnen muß, andrerseits es für die Ware nicht gleichgültig ist, ob sie um einige Wochen länger im Schiffsraume lagert. Auch können Kursschwankungen in so langen Zeiträumen schwerer ins Gewicht fallen. Als Folge dessen ergibt es sich, daß der Lloyd meist geringwertige Ladung bekommt, während Seide, Thee, Gewebe u. dgl. — und gerade solche, hohe Fracht zahlende Ware kommt im Exporthandel von Hongkong in bedeutendem Maße in Betracht — mittels Norddeutschen Lloyd gehen und, falls für Österreich bestimmt, in Port Said auf das österreichische Schiff umgeladen werden. Einzelne Firmen in Triest beziehen sogar gewöhnliche Güter in dieser Weise.

Häufig hörte ich über die Unregelmäßigkeit der Fahrten klagen. Dies macht sich schon bei Frachten unangenehm bemerkbar, fällt aber für den Passagierverkehr, der auch nebenbei gepflegt werden soll, gewiß noch mehr ins Gewicht. Die österreichischen Lloyddampfer erfreuen sich beim reisenden Publikum nicht nur wegen des billigen Fahrpreises und der guten Küche, sondern auch deshalb einer gewissen Beliebtheit, weil der längere Aufenthalt in den einzelnen Häfen den Touristen gestattet, diese Plätze und ihre Umgebung näher kennen zu lernen. Trotzdem ist aber für den Reisenden eine zehntägige Verspätung, auch wenn er viel Zeit zur Verfügung hat, nicht belanglos, und er empfindet den Mangel von telegraphischen Nachrichten auf der Agentur in Bezug auf Ankunftszeit und verfügbare Kabinen sehr peinlich. Der Agent ist außer stande eine Passage zu buchen, bevor der Dampfer im Hafen liegt und es soll nicht selten vorgekommen sein, daß seitens der Agenturen den Leuten abgeraten wurde, mit dem Österreichischen Lloyd zu fahren, um allen Schwierigkeiten zu entgehen. Diese werden noch dadurch vermehrt, daß man neben den mit guten Passagierkabinen ausgerüsteten Schiffen promiscue solche laufen läßt, welche im vollen Umfange des Wortes Fracht- und Kulidampfer sind. Entweder will man den Passagierverkehr pflegen, dann muß regelmäßig den Reisenden die Möglichkeit zu fahren gegeben sein, oder man verlegt sich bloß auf Fracht. Ich habe folgenden Fall, der allerdings Singapur betrifft, miterlebt: Ein deutscher Kaufmann, welcher mit mir von Batavia nach Singapur gereist war, wollte sich so bald als möglich von da nach Penang begeben. In den nächsten Tagen kam bloß ein österreichischer Lloyddampfer in Betracht. Auf der Agentur wurde ihm gesagt, das Schiff sei wohl am folgenden Tage (den 2. März 1904) fällig, aber es könne eben so gut heute wie in drei Tagen kommen. Das Billet könne nicht früher ausgefolgt werden, als bis der Anker im Hafen gefallen sei. Telegraphische Nachrichten aus Hongkong seien nicht vorhanden. Man wäre demnach fast geneigt anzunehmen, daß bei den Agenturen keine telegraphischen Spezialcodes vorhanden sind.

Ich möchte hier noch eine den Passagierverkehr von Hongkong betreffende Beschwerde anführen, welche dahin geht, daß häufig auf dem ganz oder halbleeren Schiffe keine Kabine für Triest zu haben ist, weil alles von Bombay aus belegt ist. Es wirkt dies begreiflicherweise auf den Personenverkehr, an dem man vielleicht mehr pro forma, aber doch immer festhalten will, sehr ungünstig ein und ist um so befremdlicher, als es ja eine besondere Linie Bombay—Triest gibt und vorauszusetzen wäre, daß die ostasiatische Linie zunächst für den Verkehr mit Ostasien bestimmt ist. Vor einiger Zeit wollte ein Beamter der Seezollbehörde (Commissioner of Customs Nielssen) mit seiner Familie nach Europa reisen. Die Agentur des Österreichischen Lloyd riet ihm, mit einer anderen Linie zu fahren und wies darauf hin, daß fast alle Kabinen von Bombay aus bestellt worden wären. Er bestand aber darauf mitzufahren, und man sah sich durch die besonderen Umstände des Falles veranlaßt, seinem Wunsche zu willfahren. In Bombay soll ihm ein wenig freundlicher Empfang zu teil geworden sein. Die Schwierigkeiten fanden darin ihre Lösung, daß Offiziere ihre Kabinen zur Verfügung stellten.

Auch in Bezug auf den verfügbaren Laderaum sind telegraphische Nachrichten sehr wichtig. Über den Mangel an solchen hörte ich Klagen an mehreren Orten; ja es soll vorkommen, daß der Agent nicht einmal den Namen des erwarteten Schiffes weiß, wenn Einschübe erfolgen, ohne daß die Agenten benachrichtigt werden. Derartige unvermutete Abänderungen des Fahrplanes können verhängnisvoll werden, wenn Ladung entsprechend dem Rauminhalt des erwarteten Schiffes aufgenommen wird und dann ein viel kleineres Fahrzeug erscheint. Ich werde auf einen derartigen, mir in Indien bekannt gewordenen Fall noch zurückkommen.

Daß die Erledigung von Claims im Vergleiche zu anderen Schiffahrtsgesellschaften viel Zeit in Anspruch nimmt, eine umständliche Korrespondenz erfordert und oft mangelnde Coulance zeigt, ist eine Klage, die man fast überall hören kann. Bei dem umfangreichen bureaukratischen Apparat des Österreichischen Lloyd, der weitgehenden Zentralisierung und den geringen Befugnissen der Agenten ist dies jedoch vollkommen erklärlich.

Wenn auch Hongkong als Umschlagplatz unter den chinesischen Häfen die größte Bedeutung für die Schiffahrt beigemessen werden muß, ist doch S h a n g h a i mit Rücksicht auf seine zentrale Lage an der Mündung des mächtigen Yangtse-Stromes und die Ausdehnung des beherrschten Gebietes die Handelsmetropole des Ostens und tritt als solche für die Schiffahrt keineswegs in den Hintergrund. Die meisten Linien, deren Endziel Japan ist, laufen Shanghai zweimal: auf der Ausreise u n d auf der Heimreise an, sowohl um an dem Lokalverkehr zwischen China und Japan teilzunehmen, als auch um die für Shanghai bestimmte Ware sogleich zu löschen und die heimwärtsgehende Ladung erst auf der Rückreise aufzunehmen. Es wird als großer Übelstand empfunden, daß Österreichische Lloyd-Schiffe vielfach auf der Heimreise den genannten Hafen nicht mehr berühren. Auch kommt es vor, daß Dampfer von Hongkong direkt nach Japan gehen. Nimmt man den Fahrplan für 1904 zur Hand, dann findet man, daß von den 16 ostasiatischen Fahrten 4 auf der Ausreise und 7 auf der Heimreise Shanghai auslassen. Enthält das Schiff auf der Ausreise Ladung für diesen Hafen, dann geht dieselbe über Japan an ihren Bestimmungsort, bleibt somit um fast einen Monat länger als normal im Schiffsraume. Da in der Zeit vom 24. März bis zum 24. August, also durch drei Monate, kein Dampfer auf der Heimreise von Japan Shanghai anläuft, muß heimwärtsgehende Ladung auf der Ausreise aufgenommen werden und wird also über Japan nach Europa verschifft.

Digitized by Google

Als Agent des Österreichischen Lloyd fungiert hier ebenfalls die Firma Sandor, Wieler und Komp. Während ihr Bureau in Hongkong als entsprechend zu bezeichnen ist, schien das Geschäftslokal in Shanghai, welches sich nicht wie die Häuser aller bedeutenden Firmen am Bund, der Hauptverkehrsstraße, sondern in einer dunklen Seitengasse befindet, den Anforderungen nicht gewachsen zu sein. Ich hatte Mühe hinzufinden und wurde, als ich endlich zu dem gesuchten Gebäude gelangte, durch eine kaum lesbare Aufschrift auf einer morschen Tafel zur Erkenntnis gebracht, daß ich vor der Agentur des „Austrian Lloyd" stand.

Die Leitung der Agentur mag eine ganz gute sein, aber es wirkt sicherlich nicht als Reklame für unsere Schiffahrt, wenn sich die Vertretung nicht am leicht zugänglichen Orte in einem würdigen Lokal befindet. Auf eine bezügliche Vorstellung einem hervorragenden Funktionär des Österreichischen Lloyd gegenüber wurde mir erwidert: wenn an einem Orte Ladung vorhanden sei, wüßten die Leute die Agentur schon zu finden und Reklame und Bemühungen seitens des Agenten seien da von geringem Nutzen. Ich konnte dieser Anschauung nur meine unmaßgebliche Meinung entgegenhalten, daß in der Handelsschiffahrt wie bei jeder kaufmännischen Tätigkeit Reklame in entsprechender Form unbedingt notwendig ist.

Unangenehm wird es in Shanghai empfunden, daß die Österreichischen Lloyd-Dampfer nicht auf der Stadtseite, sondern jenseits des Whangpoo in Pootung (Eastern Wharf) anlegen. Andere Linien legen entweder am Quai bei Shanghai an, oder sie ankern außerhalb an der Whangpoomündung und befördern die Ladung mittels Leichtern zur Stadt. Dadurch aber, daß der Österreichische Lloyd in Pootung löscht, erwachsen dem Destinatar Kosten und Zeitverlust durch die Überschiffung nach der Stadt, beziehungsweise dem Absender durch den Transport nach Pootung. Obwohl die Frachtraten des Österreichischen Lloyd niedriger sind als die der meisten Konkurrenzlinien, schlägt diese Umständlichkeit des Verladens sehr zum Nachteil aus.

Die früher angeführten Beschwerden allgemeiner Natur gelten natürlich auch hier. Man spricht von Verzögerung der Expedition und der Beförderung durch das nicht selten gepflogene Umladen in Bombay oder Hongkong. Die Ladung soll mitunter in Zwischenhäfen ausgeladen und wochen-, ja monatelang zurückbleiben, damit der gewonnene Raum für günstigere Fracht ausgenützt werden könne. Daß man mit solchen kleinlichen Winkelzügen schließlich immer mehr verliert als gewinnt, scheint nicht berücksichtigt zu werden.

Was den Lokalverkehr zwischen China und Japan betrifft, sei hier erwähnt, daß der Ausfall zahlreicher japanischer Handelsfahrzeuge infolge des Krieges sich sofort in einer erhöhten Nachfrage nach Schiffsraum geltend machte. Es bietet sich da eine Gelegenheit, einen Teil des japanischen Geschäftes dauernd an sich zu bringen. Auch nach Hongkong, Indien und Europa stieg die Nachfrage, denn die europäischen Fahrten der Nippon Yusen-Kaisha entfielen ganz, und auch sonst waren viele Schiffe einberufen oder von der Regierung angekauft worden. Gerade in dieser Zeit ließ man zwei ostasiatische Dampfer des Österreichischen Lloyd ausfallen (Nr. 3 und Nr. 5 ab Triest am 27. Februar, beziehungsweise 27. März); sie gingen bloß bis Kalkutta. Offiziell hieß es, daß keine Ladung vorhanden gewesen sei. Dies scheint jedoch den Tatsachen zu widersprechen. Viel einleuchtender scheint die Begründung, die mir ein Österreichischer Lloyd-Kapitän gab: man fürchtete sich vor den schwimmenden Minen, etwaigen Konflikten mit Kriegsschiffen u. dgl. Nun hätte man wissen müssen — durch telegraphische Anfrage bei den Agenten wäre es leicht zu erfahren gewesen — daß das ganze Gebiet von Hongkong bis zum Shantungvorgebirge, einschließlich Japan in keiner Weise durch den Krieg berührt wurde. Ich selbst bin Mitte Juni, also zu einer Zeit, wo der Krieg bereits im vollen Gange war, von Tientsin an der ganzen nordchinesischen Küste entlang bis Shanghai gefahren und die einzige Stelle, wo die Schiffsoffiziere größere Vorsicht für angebracht hielten, war zwischen Chefoo und Wei-hai-wei, also gegenüber Port-Arthur. In Hongkong, Shanghai, Kobe und Yokohama hat nie die geringste Gefahr bestanden. Überdies ist es unter allen Umständen unklug, bei einer regelmäßigen Linie ohne zwingende Gründe einen Dampfer ausfallen zu lassen.

Im Gegenteil, es wäre eine Vermehrung der Fahrten wünschenswert und die Einrichtung von Nebenlinien geradezu geboten. Der Österreichische Lloyd besitzt in China keine sogenannten „feeding lines". Daher kommt es auch zum Teil, daß ihm nur die Frachten zufallen, welche die anderen Linien übriglassen. Eine Ausnahme hievon bilden nur die Artikel, welche unbedingt nach Triest gehen müssen, wie beispielsweise Cassia lignea, deren Hauptstapelplatz in Europa noch immer Triest ist.

Der Bau des neuen Gesandtschaftsgebäudes in Peking und die Erwerbung der Konzession in Tientsin haben den Gedanken einer nordchinesischen Zweiglinie in Erinnerung gebracht, insbesondere aber hat er sich geltend gemacht, seitdem die Konzession nunmehr einer wirtschaftlichen Entwicklung entgegensieht. Der Gedanke ist nicht neu. Als vor Jahren Wladiwostok ausgestaltet wurde, gingen einige Lloydschiffe unter Charter der russischen Regierung mit Truppen von Odessa dahin. Einer von den Kapitänen schrieb einen eingehenden Bericht über die Chancen einer österreichischen Linie nach Wladiwostok, doch es kam nicht dazu; wohl aber fand sich eine Hamburger Reederei, welche sich die günstige Konjunktur zu nutze machte und in der Folge zeitweilig bis zu acht Schiffen im Monat hinaussenden konnte. Als später Dalnij erbaut wurde, placierte wieder die russische Regierung umfangreiche Lieferungen in Mitteleuropa. So bekam die Firma Ganz und Komp. in Budapest Aufträge für Errichtung eines großen Elektrizitätswerkes. Tausende von Kisten gingen per Bahn nach Hamburg und wurden von da um den ganzen Kontinent nach ihrem Bestimmungsort verschifft. Und man sollte glauben, daß man bei einem Vorsprung von 14 Tagen Seefahrt bessere Chancen hätte. Aber es fehlt die Verbindung.

Die Eröffnung einer regelmäßigen Küstenfahrt von Kanton über Hongkong, Amoy, Foochow nach Shanghai einerseits und von da über Chefoo, Tientsin, Niutschwang nach Dalnij anderseits wäre ohne allzu große Kosten durchführbar. Es sind dazu seetüchtige, etwa 1500 Tonnen-Boote von 7 bis 8 Fuß Tiefgang notwendig. Unter den in der Levante verkehrenden Dampfern gibt es sicher eine größere Anzahl, welche diesen Anforderungen entsprechen würden und welche mit einem Zwischendeck für Chinesen und Seitenpforten versehen werden könnten, Einrichtungen, welche die lokalen Verhältnisse verlangen. (Nähere Ausführungen hierüber finden sich in dem Spezialbericht von C. Schütze über die chinesischen Handelsplätze.) An der Rentabilität einer solchen Linie kann kaum ein Zweifel bestehen, wenn man sich mit den anderen Küstenlinien ins Einvernehmen zu setzen weiß; denn die hohen durch ein Kartell gehaltenen Küstenfrachtraten stehen ganz außer Verhältnis zu den Raten der Hauptlinien. So zahlt man für gewöhnliche Ladung (general cargo) von Shanghai nach Triest 32 Shilling 6 Pence = 39 K und von Shanghai nach Tientsin 5 Taels 50 = 17½ K pro Tonne. Als weiteres Argument sei die prosperierende norwegische Schiffahrt an

der Küste und zwischen China und Japan angeführt. Es fahren gegenwärtig nicht weniger als 125 Dampfer unter norwegischer Flagge in den Gewässern des Ostens. Die Hauptagentur für die nördliche Zweiglinie müßte sich in Tientsin befinden. Hiezu würde sich die daselbst zu errichtende Filiale der österreichisch-chinesischen Bank vorzüglich eignen. Diese Zweiglinien könnten auch als selbständige Unternehmungen dalmatinischer Reedereien, eventuell unter staatlicher Mithilfe organisiert werden.

Wenn man mit dergleichen neuen Vorschlägen hervortritt, hört man oft den Einwand, daß es in jenen kleinen Häfen keine Fracht für Österreich gebe. Einerseits ist das nicht ganz richtig, so sah ich selbst, wie der „Zieten" des Norddeutschen Lloyd in Foochow mehrere tausend Kisten Tee für die Firma Küchler und Komp. in Triest einnahm (Umladen in Port-Said), anderseits ist es durchaus keine Tatsache, welche gegen die Eröffnung einer Linie von unserer Seite sprechen würde. Wir können und dürfen uns nicht mit Triester Ladung begnügen, sondern müssen bestrebt sein, auch fremde Ladung nach Zwischenhäfen aufzunehmen, wie dies auch die ostasiatische Linie des Österreichischen Lloyd hauptsächlich zwischen China und Indien tut. Schließlich sind auch Durchfrachten nach Europa anzustreben, sei es über Triest, sei es über andere Mittelmeerhäfen, die sich einer besseren Bahnverbindung nach dem Innern des Kontinentes erfreuen und an dem Anlaufen anderer Häfen dürfen uns innerpolitische Bedenken nicht hindern.

Werfen wir einen Blick auf die Karte von Japan, dann finden wir, daß von den wichtigsten Handelshäfen dieses Landes Nagasaki uns zunächst liegt, dann Kobe folgt und Yokohama am weitesten östlich gelegen ist. Dieser Reihenfolge schließt sich auch der Verkehr bei den meisten Schiffahrtslinien an, nur der Österreichische Lloyd fährt von Nagasaki direkt nach Yokohama und von da zurück nach Kobe, welches als Endstation gilt. Hier bleibt der Dampfer 10 bis 12 Tage liegen. Obwohl Yokohama der wichtigste Handelshafen Japans ist, gibt es da, wie mir Personen, welche dem Lloyd nahestehen, versicherten, immer wenig Fracht für den Österreichischen Lloyd, besonders heimwärts. Man begründet damit zum Teil auch den erwähnten, fast unverständlichen Fahrplan. Es wäre zu untersuchen, ob der Mangel an Fracht nicht nur auf den Umstand zurückzuführen ist, daß der Kaufmann kein Interesse daran hat, seine Ware in einem Zwischenhafen mindestens zehn Tage müßig liegen zu sehen, während alle anderen Linien sie direkt befördern.

Die Agentur des Österreichischen Lloyd in Yokohama wird von der Firma Pollak Brothers geführt. Als seinerzeit diese Agentur besetzt werden sollte, bewarb sich die österreichische Firma Heller Brothers, welche schon seit einer Reihe von Jahren an diesem Platze mit bestem Erfolg tätig ist, um dieselbe. Bei der Verleihung einer Agentur kommen natürlich neben den materiellen Ansprüchen und der Kreditfähigkeit, vor allem Verständnis für das Seewesen und Fertigkeit in jenen Funktionen in Betracht, welche der Engländer in dem Wort „Shipping" zusammenfaßt. Trotzdem ist die Firma Heller Brothers, welche als vornehmste unter den in Betracht kommenden Firmen diesen Anforderungen in erster Linie genügen würde, unbegreiflicherweise nicht mit der Vertretung des Lloyd betraut worden.

In Kobe, der Kopfstation, ist die Agentur in Händen der Firma Samuel Samuel und Komp. Dieses englische Handelshaus ist in Bezug auf Schiffahrt gewiß sehr versiert, denn es besitzt selbst eine bedeutende Frachtenlinie, die Shellinie, welche zwischen Japan, China und England läuft. Es wäre aber durchaus begreiflich, wenn die Firma dem Österreichischen Lloyd, der für sie bis Port-Said ein Konkurrent ist, an Frachten nur das zukommen ließe, was sie nicht selbst verschifft, und daß sie die Informationen, welche sie in ihrer Eigenschaft als Agent erhält, zunächst für eigene Zwecke benützte. Es wäre also auch hier eine andere Vertretung anzustreben.

Obwohl sich diese Darstellung vornehmlich mit Ostasien befaßt, soll doch im folgenden Indien mit einigen Worten gestreift werden

Kalkutta. Die Agentur führt die Firma David Sassoon, deren Chef ein Orientale ist. Als Hilfsorgan hat man ihm einen österreichischen Lloydbeamten attachiert, der jedoch keine selbständigen Befugnisse hat. Früher war Sassoon nicht einmal Mitglied der Börse, so daß er sich erst durch Mäkler über die Marktkonjunktur und vorhandene Frachten informieren mußte. Die Tatsache, daß eine europäische Linie durch einen „native" vertreten ist, hat in den dortigen Handelskreisen mißliebiges Aufsehen erregt und mehrere deutsche und englische Firmen haben erklärt, sie würden an maßgebendem Orte Schritte unternehmen, damit diesem „unwürdigen" Zustande ein Ende gemacht werde. Auch bei den Eingeborenen schwindet das Prestige einer Gesellschaft, die durch einen Eingeborenen vertreten ist. Das Generalkonsulat wird in der Lage sein, eine Reihe von Firmen namhaft zu machen, welche besser entsprechen würden.

Der Schiffsverkehr in Kalkutta ist beständig im Steigen begriffen, ein großer Teil des Zuwachses fällt der deutschen Hansalinie zu, welche von Kalkutta zirka 30 Tage fährt, während der Österreichische Lloyd für die Strecke Kalkutta—Triest 30 bis 40 Tage fahrplanmäßig ansetzt; aber von der „Silesia" zum Beispiel, welche am 5. August von Kalkutta abzugehen hatte und 33 Tage fahren sollte, wußte man schon am 1. September in Triest, daß sie eine zehntägige Verspätung haben würde. Die Abfahrt aus dem Hafen soll häufig um zehn Tage später als angegeben erfolgen. Es liegen hiefür keine ausreichenden Gründe vor.

Auch hier klagt man über unvorhergesehene Einschübe. Es wurde mir von verläßlicher Seite folgender Fall mitgeteilt: Der Frachtenmarkt war günstig und der Agent nahm 6000 Tonnen Ladung auf, in der Erwartung, daß der auf dem Fahrplan angesetzte große Dampfer kommen würde. Es erschien aber ein anderer, ganz kleiner (die „Gorizia"), ohne daß er von dieser Abänderung verständigt worden wäre. Zum Überfluß hatte der Kapitän den Auftrag, Raum für 2000 Tonnen für Ancona (wegen der italienischen Konkurrenzlinie) zu reservieren. Der Agent telegraphierte verzweifelt nach Triest, man solle doch so rasch als möglich einen Dampfer hinausschicken oder einen am Weg befindlichen hindirigieren. Der Dampfer kam nicht, aber der telegraphische Auftrag: „Arrange as well as you can." Es bedarf keiner Erwähnung, daß der Österreichische Lloyd mehr an Prestige verlor, als er an Claims zu zahlen hatte.

Madras. Die Agenten Binny und Komp. sind gleichzeitig Vertreter der British India S. S. Co., mit welcher zwar über einzelne Angelegenheiten ein Übereinkommen besteht, die aber doch als Konkurrentin des Österreichischen Lloyd gelten muß. Die Agenten haben, abgesehen von ihrer Beteiligung, schon aus nationalen Gründen, das größte Interesse daran, für die englische Linie und gegen den Österreichischen Lloyd zu arbeiten. Aus verläßlicher Quelle erfahre ich, daß die Schweizer Firma Volkart Brothers, deren Leiter in Madras auch österreichischer Honorarkonsul ist, zur Übernahme der Agentur geeignet und geneigt wäre.

Kolombo. Die Agenten Darley, Butler und Komp. bestätigten mir, daß auch sie über die ankommenden Schiffe meist keine telegraphischen Nachrichten erhalten.

Bombay ist der Sitz einer Berufsagentur, welche nach erhaltenen Informationen gut geleitet sein soll. Die

Digitized by Google

Schnellinie Triest—Bombay hat seit dem Jahre 1894 mit Erfolg gearbeitet. Leider hat man während der Zeit nichts getan, um einen Ersatz der alten Schiffe finanziell vorzubereiten. Heute entsprechen „Imperator" und „Imperatrix" nicht mehr den Anforderungen, und es tritt der Österreichische Lloyd an den Staat mit dem Ansinnen heran, ihm ein Kapital zum Bau neuer Schiffe zur Verfügung zu stellen, widrigenfalls er die alten Schiffe auf der Linie belassen werde. Die beiden genannten Dampfer sollten schon deshalb ausgeschieden werden, weil sie von Haus aus schlecht gebaut sind. Um die Konstruktionsfehler zu korrigieren und den Schiffen Stabilität zu geben, soll man sie dauernd mit je 1000 Tonnen Ballast ausgerüstet haben. Dies klingt so unglaublich, daß es wünschenswert wäre, durch eine technische Begehung die Richtigkeit dieser mir gegenüber von zwei Seiten aufgestellten Behauptung zu prüfen. Sollte sie sich als richtig erweisen, dann läßt sich unschwer ausrechnen, daß die Summe der Mehrauslagen für Beförderung dieser 2000 Tonnen während zehn Jahren nicht weit hinter dem Erfordernis für den Bau von neuen Schiffen zurückstehen dürfte.

Karachi. Die Firma Anderson und Komp. soll die Agentur in zufriedenstellender Weise führen. Im Jahre 1904 werden 17 Dampfer diesen Hafen auf der Ausreise berühren, auf der Heimreise bloß 7, von denen schon zwei ausgefallen sind. Ein häufiges Anlaufen der heimreisenden Schiffe wird wohl, trotzdem es die Agentur für anstrebenswert erklärt, mit Rücksicht auf die Frachtverhältnisse kaum durchführbar sein. Ein Fehler ist es jedenfalls, daß, wenn überhaupt, gerade den ostasiatischen Dampfern auf der Rückfahrt dieser enorme Umweg auferlegt wird; auf der Ausreise übernimmt die Kalkuttalinie die Hälfte der Fahrten. Es wäre vielleicht noch zu untersuchen, ob sich nicht eine regelmäßige Fahrt nach Karachi von Bombay aus, im Anschluß an die Schnellinie einrichten ließe.

Bemerkenswert ist, daß von den bedeutenden Zuckerporten aus Österreich nach Karachi (zirka 25.000 Tonnen in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. Juli 1904) fast alles der „Veneziana" zugefallen ist, welche auf Grund einer Subvention von 100.000 Lire pro Dampfer bis Kalkutta die Frachtrate Fiume—Karachi auf 11 Shilling pro Tonne herabsetzen konnte.

Endlich möchte ich erwähnen, daß ich auf der Strecke Alexandrien—Triest den Dampfer „Semiramis" des Österreichischen Lloyd benützt habe. Verpflegung und Unterkunft können als vorzüglich bezeichnet werden. Vielleicht wäre nur in einzelnen Details eine weitergehende Anpassung an englische oder vielmehr internationale Gepflogenheiten wünschenswert. Ich lege ohne weiteren Kommentar eine Abschrift des deutschen Textes der an Bord angeschlagenen Vorschriften bei.

Das in der bisherigen Darstellung Angeführte wird es begreiflich erscheinen lassen, daß sich der Österreichische Lloyd sowohl im Osten als in Indien keines guten Rufes erfreut. Ich kann über ein Dutzend hervorragender Firmen anführen, deren Chefs oder kommerzielle Leiter mir direkt erklärten, sie verschifften prinzipiell nur dann mit dem Österreichischen Lloyd, wenn sie gar nicht anders könnten. Ich hörte sogar die sicherlich übertriebene Äußerung: Die unkaufmännische Gebarung beim Österreichischen Lloyd sei der Krebsschaden unseres Exporthandels. Immerhin gibt es zu denken, daß unser Handel statt über den eigenen so günstig gelegenen Hafen zu gehen, zu einem beträchtlichen Teil den Weg über Deutschland nimmt und unsere Produkte im Ausland als Waren deutscher Provenienz gelten. So gehen zum Beispiel Gablonzer Artikel in Hongkong als deutsches Erzeugnis, denn der größte Teil davon kommt via Bremerhafen und Norddeutscher Lloyd an deutsche Firmen. Trotz größerer Entfernung kommen Sendungen via Hamburg fast immer früher an, die Fahrten sind rasch und die Expedition erfolgt ohne Verzögerung, während die Ware in Triest oft monatelang lagert, ganz abgesehen von der langwierigen Beförderung. Sonderbar ist es auch, daß Papier von Fiume über Genua und Norddeutscher Lloyd nach Ostasien dirigiert wird. Wenn auch bei diesen und ähnlichen Vorkommnissen manche andere Momente mitsprechen mögen, lastet doch die Hauptschuld auf unserer Schiffahrt.

Da eine tiefgehende Reorganisation des Österreichischen Lloyd, ein Übergehen auf kommerzielle Basis unter den gegenwärtigen Verhältnissen kaum erhofft werden kann, muß sich bei mangelnder Privatinitiative der Staat der Handelsinteressen annehmen und versuchen, wenigstens die dringendsten Reformen anzubahnen. Ich möchte mir erlauben, im Hinblick auf den bevorstehenden Abschluß des Lloydvertrages folgende Punkte als dringlich und leicht ausführbar vorzuschlagen:

Herabsetzung der Fahrtdauer nach und von Hongkong auf 40 Tage. Das Anlaufen von Rangoon soll nur in der Reissaison gestattet sein und könnte in diesem Falle die Fahrtdauer um 5 Tage verlängert werden. Unter keinen Umständen dürfte Kalkutta und Karachi angelaufen werden. Auch der bedeutende Umweg nach Bombay wäre, wenn tunlich, zu vermeiden. Das Anlaufen müßte wohl wegen der Zwischenfrachten fakultativ bleiben, jedoch dürfte sich kein Überschreiten der Fahrtzeit daraus ergeben. Das Einhalten der Fahrzeit wäre durch erhöhte Pönalien zu erzwingen, welche analog den betreffenden Bestimmungen in den Postverträgen des Norddeutschen Lloyd mit der Reichsregierung festgesetzt werden könnten.

In Japan müßte Yokohama zur Endstation gemacht und die Fahrtdauer von Yokohama über Kobe und Shanghai nach Hongkong einschließlich des Aufenthaltes daselbst auf 14 Tage beschränkt bleiben. Shanghai müßte auf der Hin- und Rückreise angelaufen werden. Der angegebene Zeitraum ist völlig ausreichend und gestattet sogar ein Anlaufen von Foochow in der Teesaison, wofür übrigens ein Tag freigegeben werden könnte. Demnach wäre die Fahrtdauer von Yokohama nach Triest, welche jetzt (ohne den elftägigen Aufenthalt in Kobe) 65 bis 70 Tage fahrplanmäßig dauert, auf 54, maximal 60 Tage reduziert. Dies ist ohne Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bloß durch Auslassen der indischen Häfen und durch raschere Löschungs- und Ladearbeit zu erreichen. Es würden daraus dem Lloyd keinerlei Kosten erwachsen, im Gegenteil, sobald es bekannt würde, daß eine bestimmte geringere Fahrzeit durch die Pönalien garantiert sei, würden dem Österreichischen Lloyd in Ostasien genügende Frachten zufließen, um das Anlaufen von Nebenhäfen behufs „Auffüllen" von selbst überflüssig zu machen, vorausgesetzt, daß dies nicht zum Anlasse genommen wird, die Frachtraten zu erhöhen.

Eröffnung der vorerwähnten Zweiglinien an der chinesischen Küste.

Reorganisation der Agenturen. Es ist gewiß eine auffallende Tatsache, daß alle kaufmännischen Agenten des Lloyd Ausländer sind. Wenn auch die Zahl der österreichischen Kaufleute im Auslande gering ist, bestehen doch einige heimische Firmen in Japan und China, von denen mehr als eine den Vorzug vor den vom Österreichischen Lloyd erwählten verdienen würden. Es sei mir gestattet, auf folgende Firmen hinzuweisen, welche bei Neubesetzung der Agenturen in Betracht kommen könnten.

Heller Brothers in Yokohama. Der Chef dieser Firma hat sich bei der vorjährigen Ausstellung in Osaka um den nicht unbedeutenden Erfolg der österreichischen

Digitized by Google

Abteilung in hervorragender Weise verdient gemacht. Über die Kreditfähigkeit und die sonstigen Qualifikationen dieses Hauses habe ich die besten Referenzen bekommen.

Brandeis und Komp. in Shanghai. Die Firma ist neu, aber gut fundiert und steht unter Leitung ihres rührigen Chefs, der die chinesischen Verhältnisse aus jahrelangem Aufenthalt, zum Teil auch im Innern Chinas, kennt, einer günstigen Entfaltung entgegen. Von Vorteil ist, daß sich das Haus am Bund, der Hauptstraße befindet. Die Firma wäre gewillt und in der Lage, für den Österreichischen Lloyd einen besseren Anlegeplatz zu schaffen.

In Hongkong könnten die bisherigen Verhältnisse bis zur Errichtung einer Berufsagentur bestehen bleiben. Von besonderem Vorteil dürfte es sein, dieselbe im Anschluß an die im Laufe des nächsten Jahres zu eröffnende österreichisch-chinesische Bank daselbst einzurichten und sie bis zu einem gewissen Grade der Bankdirektion zu unterstellen. In Tientsin könnte, wie erwähnt, die Bank selbst die Agentur führen.

Bei einer mündlichen Auseinandersetzung über Besetzung von Schiffsagenturen wurde mir unter Hinweis auf deutsche Verhältnisse ein Einwand gemacht, welcher vielleicht auch seitens des Österreichischen Lloyd erhoben werden könnte, nämlich, daß es unklug sei, dem größten Verschiffer die Agentur zu geben, weil er möglicherweise den Frachtenmarkt, das ist die Schwankungen der Raten, für sich und gegen die Gesellschaft ausnütze, auch in die Lage käme, die Geschäftsgebarung seiner Konkurrenten kennen zu lernen. Die deutsche Regierung sucht zur Zeit dergleichen Übelständen beim Norddeutschen Lloyd zu begegnen. Eine solche Gefahr liegt aber bei den genannten österreichischen Firmen nicht vor, schon weil sie bloß an einem Platze vertreten sind und ihr Geschäftsbetrieb (leider) bei weitem nicht so umfangreich ist wie bei den großen deutschen Handelshäusern. Wenn aber doch ein Ausnützen der Frachtschwankungen für eigene Zwecke eintreten würde, wäre es eine verderbliche Engherzigkeit, sich lieber den fremden Konkurrenten auszuliefern als dem österreichischen Kaufmanne, der doch auch einen Teil Lloydsubvention trägt und in erster Linie Anspruch auf Unterstützung hat, einen Gewinn zukommen zu lassen.

Endlich führt der Österreichische Lloyd als Grundsatz bei Besetzung von Agenturen an, daß die betreffende Firma das „Shipping" verstehen müsse. Es scheint kaum zweifelhaft, daß die genannten österreichischen Häuser zum mindesten ebenso leistungsfähig in dieser Richtung sein dürften, als die heutigen Vertretungen an den betreffenden Orten.

Es wäre in Zukunft die Kenntnis der englischen Sprache in Wort und Schrift als Bedingung für die Beförderung zum Schiffskapitän aufzustellen. Man ist sich offenbar bisher noch nicht bewußt geworden, daß Aden der östlichste Punkt ist, wo italienisch allenfalls noch verstanden wird. Als Folge dessen, daß manche Kapitäne nur italienisch können, ergibt sich, daß sie nicht selten Schwierigkeiten im Verkehr mit den Agenten und um so mehr mit anderen Personen haben. In Hongkong ist man ihnen jedoch entgegengekommen. Der chinesische Komprador von Sander, Wieler und Komp. hat eine italienische Grammatik aus Europa bezogen und es in dieser Sprache so weit gebracht, daß er nunmehr die Mittelsperson geworden ist, durch welche Lloyd- und Privatangelegenheiten erledigt werden, wobei weder der Lloyd noch der Kapitän gewinnen dürften. Auch für den Verkehr mit den Passagieren ist die Kenntnis des Englischen unerläßlich. Gleichzeitig mit der Durchführung dieser Maßregel sollte eine Gehaltserhöhung der Offiziere und besonders der Kapitäne, welche wirklich arbeiten und Verantwortung tragen, durchgeführt werden. Restriktionen hätten in dem unverhältnismäßig zahlreichen und hochgezahlten Beamtenstatus einzutreten. Statt höheren Gehaltes wären auch höhere Provisionen für Fracht, Passagiere und Küche bei den Kapitänen und für Kohle und Öl bei den ersten Maschinisten in Erwägung zu ziehen. In dieser Beziehung ist die innere Dienstordnung des Norddeutschen Lloyd mustergültig.

Um die strikte Einhaltung der dem Österreichischen Lloyd vertragsmäßig erwachsenden Verpflichtungen überwachen und um neue Verbesserungen, wie sie aus den jeweiligen Bedürfnissen des Verkehres erwachsen, zur Anregung, beziehungsweise Durchführung bringen zu können, wäre seitens des k. k. Handelsministeriums bis zur Heranziehung eines Fachmannes für Schiffahrt ein Staatsbeamter zum nautischen Inspektor zu ernennen. Derselbe würde dem Seedepartement des k. k. Handelsministeriums unterstehen und hätte die Aufgabe, alle Linien des Österreichischen Lloyd, aber auch fremde Linien — um Vergleichsmaterial zu gewinnen — zu bereisen und sich über den Zustand der Schiffe, die Geschäftsgebarung der Agenturen und die Handelsverhältnisse, insofern sie die Schiffahrt berühren, zu informieren. Er hätte sich mit den Konsulaten in den Hafenplätzen ins Einvernehmen zu setzen und über seine Beobachtungen zu berichten. Der Betreffende würde gewiß anfangs bei einer Arbeit auf einem ihm gänzlich fremden Gebiete auf Schwierigkeiten stoßen. Aber ernster Wille zum Ganzen würde das Einarbeiten beschleunigen. Ich schlage absichtlich nicht das Heranziehen eines ausländischen Fachmannes vor, weil die Gefahr einer zweiseitigen Berichterstattung zu groß ist. Diese Institution dürfte sich um so nützlicher erweisen, als die beim Österreichischen Lloyd angestellten Inspektoren sich auf Bureauarbeit zu beschränken scheinen.

Ferner müßte der Österreichische Lloyd herangezogen werden, jungen Leuten (vorwiegend aus kommerziellen Kreisen) zu ermäßigten Preisen Reisen ins Ausland zu ermöglichen. Es wäre eine jährlich bestimmte Anzahl solcher ermäßigter Rundreisebillets festzustellen und diese kämen an junge Leute, welche darum ansuchten, unter der Voraussetzung, daß sie bestimmten Bedingungen (etwa Bedürftigkeit, absolvierte Hochschulstudien u. dgl.) entsprächen, zur Verteilung. Es müßte ihnen dabei Gelegenheit geboten sein, von einem indischen Dampfer — etwa der Kalkuttalinie — auf einen ostasiatischen Dampfer umzusteigen oder umgekehrt (auf der Rückreise), so daß sie die wichtigsten Hafenplätze jener Länder aus eigener Anschauung kennen lernen würden.

Schließlich wäre dem Österreichischen Lloyd nahezulegen, daß seine Beamten die Linien, mit denen sie zu tun haben, kennen lernen sollten; aus der geringen damit verbundenen Auslage würde das Unternehmen sicher Vorteil ziehen und es würde dem unhaltbaren Zustande ein Ende bereitet, daß Beamte über Dinge entscheiden, die sie nur vom Hörensagen, etwa aus den Erzählungen der Kapitäne, kennen.

Als Illustration hiezu diene die Tatsache, daß nur zwei höhere Lloydbeamte in Ostasien waren. Der eine davon hat auf Grund einer neunmonatlichen Reise die heutige Organisation der ostasiatischen Linie angeregt. Als die Hamburg—Amerika-Linie sich entschloß, in Hongkong eine neue Agentur zu errichten, begab sich Generaldirektor Ballin selbst dahin, um die erforderlichen Maßnahmen einzuleiten. Vergleichsweise sei gesagt, daß von den Verwaltungsräten des Lloyd noch kein einziger jenseits des Suezkanales war und daß der Leiter der Agentur in Bombay, dem die ostasiatische Linie untersteht, über Indien nicht hinausgekommen ist. Und doch wäre es wünschenswert, daß ein Beamter das Gebiet, mit dem er tagtäglich zu tun hat, aus eigener Anschauung kenne. Weit entfernt, ihm selbst die Schuld beizumessen,

Digitized by Google

muß man sich vielmehr über die Direktion wundern, welche nicht darauf dringt, daß der Betreffende einmal die ihm unterstellte Linie bereise.

Es müßte darauf hingearbeitet werden, den Österreichischen Lloyd und damit unsere Handelsflagge dem Auslande deutlicher zum Bewußtsein zu bringen als es bisher geschehen ist. Das Sparsystem, welches sich auf die Reklame erstreckt, ist immer schlecht angebracht. Es handelt sich nicht bloß um Plakate, Broschüren und Annoncen, sondern auch um die Umgebung, in der man sich zeigt. Ein triviales Beispiel: Man sage einem Wiener Fiaker er möge zur Agentur des Österreichischen Lloyd fahren. Selten wird man auf einen treffen, der weiß, wo sie sich befindet. Aber es gibt keinen Fiaker in Wien, der nicht wüßte, wo der Norddeutsche Lloyd ist.

Im Anschlusse an obige Maßregeln dürfte sich das k. k. Handelsministerium veranlaßt sehen, der Heranbildung von Schiffahrtssachverständigen erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Es ist dies nur ein Teil des seiner Lösung entgegenharrenden Problems der Schaffung eines österreichischen Kaufmannsstandes in deutschem oder englischem Sinne. Junge Leute mit selbständiger Individualität und Initiative müßten (im Falle der Mittellosigkeit mit Stipendien ausgerüstet) in englischen Schiffahrtsfirmen, sei es in England, sei es in der Kolonie untergebracht werden, wobei die Konsulate und die etwa an Ort und Stelle ansässigen österreichischen Firmen als Vermittler dienen würden. Nach einer bestimmten Anzahl von Jahren wäre der Übertritt in eine einschlägige deutsche Firma (besonders in China oder Indien) wünschenswert, weil man in Deutschland manches von England Übernommenes den heimischen Verhältnissen angepaßt und weiter entwickelt hat. Den Betreffenden würde unter gewissen Voraussetzungen eine Anstellung im Staatsdienste oder beim Österreichischen Lloyd zugesichert, unter keinen Umständen dürften sie aber deshalb als Volontäre oder als Aussendlinge der Regierung auftreten oder sich gar amtlichen Charakter beilegen. Dergleichen macht draußen keinen Eindruck, erweckt bloß Mißtrauen. Der früher erwähnte Schiffahrtsinspektor könnte dann seinerzeit durch einen der herangezogenen Fachleute ersetzt werden und nun selbst vertraut mit den ausländischen Verhältnissen in der Zentralstelle in leitender Funktion sich betätigen. Es würde dann eine analoge Wechselwirkung erzielt, wie sie in Deutschland durch Einberufen der Konsuln in das Auswärtige Amt und das abermalige Aussenden derselben, nachdem sie in der Zentrale einige Jahre gearbeitet haben, in so vorteilhafter Weise erreicht wurde.

Mit der Durchführung der vorgeschlagenen Reformen wäre nun freilich nur ein Schritt getan. Zu einem erfolgreichen Unternehmen und damit zu einem Träger unseres Exporthandels könnte der Österreichische Lloyd nur dadurch gemacht werden, daß er auf eine kommerzielle Basis gestellt würde. Daß bei dem geringen kaufmännischen Verständnis, der Unkenntnis der Verhältnisse im Ausland, welche nicht nur den Verwaltungsrat, sondern auch den Beamtenstand kennzeichnet, und dem wenig entwickelten Gemeinsinn eine Ingerenz des Staates auch fernerhin dringend notwendig sein wird, kann kaum in Zweifel gezogen werden. Aus dieser Erkenntnis wird aber das Bestreben erwachsen, durch andauernde und energische Einwirkung den Österreichischen Lloyd modernen Erfordernissen anzupassen.

Die leitenden Personen mögen vom besten Willen beseelt sein, sie stehen aber nicht auf der Höhe der Zeit; diejenigen, welche etwas vom Seewesen zu verstehen glauben, sind mit der italienisch-österreichisch-levantinischen Schule für den Weltverkehr um ein Menschenalter zurück, und das muß sich im Wettbewerb mit englischen und besonders deutschen Linien zeigen. Abhilfe kann nur die früher erwähnte Heranbildung von geschulten Fachleuten und die Einstellung derselben in den Status des Österreichischen Lloyd bringen. Der Übergangsprozeß würde sich ganz unauffällig vollziehen. Man braucht bloß in Zukunft jede Verleihung eines Beamtenpostens an die strikte Bedingung entsprechender Vorbildung zu knüpfen. Hat man einmal solche Beamten, dann wird man in der Lage sein, mit dem dritten Teil des Status mehr zu leisten, als es unter den heutigen Verhältnissen möglich ist. Diese Kategorie würde auch bei Besetzung der Berufsagenturen in erster Linie in Betracht kommen. Der „Repräsentationsagent" — wir haben deren einige in der Levante — ist heute nicht nur überflüssig, sondern geradezu schädlich. Diese hochbezahlten Funktionäre, welche sich abschließen, nur nach vorhergehender Anmeldung zu festgesetzter Stunde zugänglich sind, entsprechen durchaus nicht dem Bedürfnis des Kaufmannes nach einem raschen und unmittelbaren Verkehr; er will nicht einem eingebildeten Würdenträger, sondern seinesgleichen, einem Kaufmanne, gegenübertreten.

Nach bisherigen Erfahrungen sollte man erwarten, daß „tunlichste Schonung des Österreichischen Lloyd wegen seiner finanziellen Lage und Neigung zu Konzessionen und Unterstützungen" den Grundzug der bevorstehenden Verhandlungen behufs Abschlusses des neuen Vertrages bilden werde. Aus der vorangegangenen Darstellung dürfte sich ergeben haben, daß dieses Prinzip nur zum Teil berechtigt ist. Seine schlechte finanzielle Lage hat der Lloyd selbst verschuldet, weil er nicht mit der Zeit fortgeschritten ist. Fachgemäß geleitete deutsche und hochsubventionierte italienische, ja selbst russische Linien sind aufgekommen und sind trotz der ihnen weniger günstigen natürlichen Verhältnisse zu ernsten Konkurrenten geworden. Sind auch die Angriffe der deutschen Ostafrikalinie kläglich gescheitert, werden doch die deutsche Levantelinie, die Hansalinie und die „Venezia" in steigendem Maße gefährlich. Der Österreichische Lloyd muß zu Grunde gehen, wenn er nicht ein kaufmännisches Unternehmen wird und das bedeutet fast das Gegenteil des heute Bestehenden.

Es sei an dieser Stelle auf die zahlreichen einschlägigen Berichte der ostasiatischen und indischen Konsulate nachdrücklichst hingewiesen, Berichte welche anscheinend nicht selten wirkungslos zu den Akten gingen und welche noch eine Fülle von Material enthalten, das dieser keineswegs erschöpfenden Darstellung als Stütze und als Ergänzung dienen möge. Es wird daraus hervorgehen, daß die höchsten Subventionen ohne gründliche Reformen nur den alten Schlendrian unterstützen und wie in einem Faß ohne Boden verschwinden werden.

Es müssen Garantien dafür geschaffen werden, daß der Österreichische Lloyd für die ihm aus Steuergeldern zufließenden Millionen dem Gemeinwesen adäquate Gegenleistungen biete, damit sich die Subvention aus einer Auslage „à fond perdu" zu einer fruchtbringenden Investition gestalte. Dann erst wird diese Schiffahrtsgesellschaft den Anforderungen unseres Außenhandels und unserer Stellung im Auslande gerecht werden.

Brünn, am 26. September 1904.

Dr. Viktor Ritter v. Bauer.

Digitized by Google

Beilage.

Verhaltungsmaßregeln an Bord der Dampfschiffe.

1. Es ist nicht gestattet, in den Kabinetten Kerzen zu brennen; eine solche kann, wenn es nötig ist, nur im Gesellschaftszimmer angezündet werden.

2. Sowohl in dem Gesellschaftszimmer, als auch in den Kabinetten ist das Rauchen verboten und es bleibt dazu bloß das Verdeck bestimmt.

3. Es ist untersagt, sich mit Stiefeln oder Schuhen auf die Sophas oder auf die Betten zu legen, ferner sein Gepäck in dem gemeinsamen Saale zu haben oder die Kabinette damit zu verlegen, oder Bücher, Meubles und anderes Schiffsgerät zu beschädigen. Wer sich letzteres zu Schulden kommen läßt, muß eine entsprechende Vergütung leisten.

4. Demjenigen Passagier, welcher während der Fahrt sein Gepäck verlangt, um sich dessen zu bedienen, wird der Kapitän dasselbe zustellen lassen, wobei er jedoch von dem Passagier den Empfangsschein des Einschreibebureaus oder der Agentie zurückzunehmen hat.

5. Kein Angestellter des Schiffes ist berechtigt, unter irgend einem Vorwande von den Passagieren ein Trinkgeld zu verlangen.

6. Jede Beschwerde, welche die Passagiere gegen irgend ein Individuum der Schiffsmannschaft zu führen sich befugt halten, ist von ihnen in das zu diesem Zwecke im Gesellschaftszimmer beständig aufliegende Klagebuch (libro lagnanze) einzutragen und werden dieselben entweder von Seite des Kapitäns oder von Seite des Agenten oder endlich der Gesellschaft selbst unverzüglich Genugtuung erhalten.

7. Den Herren ist der Zutritt zu den Frauengemächern untersagt.

8. Von der Schiffsmannschaft sind bloß die Aufwärter zur Bedienung der Herren Passagiere bestimmt.

9. Nach Beendigung der Reise, für welche ein Passagier seinen Platz gemietet hat, kann derselbe nicht mehr an Bord schlafen, indem das Schiff wegen der unerläßlichen Reinigung und der Einschiffung von anderen Passagieren geräumt werden muß.

10. Keiner der Herren Passagiere darf die Maschinenkammer betreten, ebensowenig als

11. sich in die Leitung des Schiffes oder der Matrosenarbeiten einmischen, indem der Kapitän allein dafür verantwortlich ist.

12. Die Herren Passagiere, welche mit Recht auf eine ihrer Bildung angemessene Behandlung Anspruch machen können, werden ihrerseits ihr Benehmen nach den Regeln der guten Gesellschaft und den Rücksichten, welche sie dem Geschlechte und dem Stande ihrer Reisegefährten schuldig sind, einzurichten nicht unterlassen.

Friseur an Bord.

---

2. Bericht der Firma Gebrüder Bergmann, Kommissionsgeschäft für Bergwerks- und Hüttenprodukte in Wien.

Unsere Darlegungen vom April 1902 hatten in der Hauptsache die Gebarungsweise des Österreichischen Lloyd und damit zusammenhängende Schwierigkeiten für den Import unserer Hauptartikel Zinn und Kupfer aus Ostindien zum Gegenstande, und wir benützen diese jetzige Gelegenheit, um unserer Befriedigung darüber Ausdruck zu geben, daß, jedesfalls infolge der Einflußnahme der hohen Regierung, schon vieles besser und von den damals geschilderten Schwierigkeiten für den Import ein größerer Teil beseitigt worden ist.

Es ist uns dadurch möglich geworden, unsere Importtätigkeit in angemessenem Umfange aufrecht zu erhalten und der Notwendigkeit, vorteilhaftere Importwege aufzusuchen, vorerst noch zu entraten.

Speziell zu den beiden Punkten der Besprechung erlauben wir uns im Zusammenhange mit unseren früheren Ausführungen noch folgendes zu bemerken:

Ad 1. Das Itinerär des Österreichischen Lloyd ist durch eine Anzahl direkter Fahrten Japan—Triest, während der Sommermonate stattfindend, vervollständigt und damit die Möglichkeit gegeben worden, Bezüge fremder Waren von Ostindien nach unserer Monarchie leichter durchzuführen, insoferne mit Ankunftszeiten gerechnet werden konnte, die nicht mehr volle 4 Wochen, sondern 3 bis 2 Wochen auseinanderliegen; leider erstreckt sich dieser Vorteil nur auf einen relativ kleinen Teil des Jahres und die Fahrtdauer selbst ist die frühere, zirka 6 Wochen, geblieben.

Die von der hohen Regierung eingeleitete Enquête über Fragen des Seeverkehres hat zur Klärung der Situation gewiß außerordentlich viel Erkenntnismaterial geliefert und wird zweifelsohne den Ausgangspunkt für wichtige reorganisatorische Maßnahmen bilden. Durch jenes Material aber ziehen sich, wie ein roter Faden, die Klagen über den Österreichischen Lloyd, übrigens begreiflich, da er allein bisher ja den in Betracht kommenden Verkehr vermittelt hat. Wir als Importeure einiger weniger Artikel müssen es den berufeneren Instanzen überlassen, dahin zu wirken, daß der Lloyd seinem Hauptzwecke, dem Exportverkehr, besser dienstbar gemacht werde.

Wir unsererseits wollen nur hervorheben, daß auch die Pflege des Importes zu den Postulaten einer modernen Seeverkehrspolitik gehört und daß im vorliegenden Falle der Österreichische Lloyd in dieser Pflege im Laufe der Zeit nur Vorteile für Entwicklung und Lukrativität finden kann. Nun ist aber die obenerwähnte durchschnittliche Fahrtdauer von zirka 6 Wochen sowohl an sich als im Vergleiche mit den Fahrzeiten aller anderen in Betracht kommenden Dampferlinien eine viel zu lange. Der Norddeutsche Lloyd fährt die Tour Japan—Genua in zirka 3 Wochen oder weniger, die meisten andern Linien in höchstens 4 Wochen. Der Importeur aber hat nicht nur mit der längeren Reisedauer, sondern auch mit den dadurch bedingten Mehrzinsen zu rechnen.

Ad 2. Klassifikation der Güter: Hier bemerken wir, daß unsere Artikel Zinn und Kupfer für die Route Singapore—Penang—Triest 27·6 Shilling pro Tonne bezahlen. Es ist dieser Satz heute auch bei andern Linien für Mittelmeerhäfen gleich hoch, doch erscheint er im Sinne des ad 1 Gesagten um so höher und ungünstiger, als eben der Lloyd das Importgut um zirka 2 Wochen, d. i. mindestens

Digitized by Google

50 Prozent der Vergleichsreisezeit später abliefert als andere Ostindien-Linien. Durch die Reduzierung der Frachtrate um mindestens 5 Shilling pro Tonne würde diese Disparität ziemlich ausgeglichen werden. (Reis bezahlt 25 Shilling.)

Zinn und in weiterem Sinne Kupfer, roh, in Blöcken, Platten und Barren sind Güter von besonders günstigen Eigenschaften für die Verladung und Verstauung; meist in leicht tragbaren Blöcken von zirka 50 Kilogramm geformt, bildet Zinn in den in Frage kommenden großen Mengen ein vortreffliches und willkommenes Ballastmaterial für die Schiffe und bei der Regelmäßigkeit des Importes nach Triest könnte der Österreichische Lloyd ohne irgend welchen rechnungsmäßigen Verlust ganz erheblich billigere Frachten zugestehen.

Wir schließen hiermit unsere Ausführungen und geben der Überzeugung Ausdruck, daß alle die vorgeschlagenen Verbesserungen und Reformen im Betriebe und in der Gestion des Österreichischen Lloyd nicht nur der transozeanischen Handelstätigkeit österreichischer Firmen, wie sie sich im Zuge der Zeit entwickelt und entwickeln muß, großen Vorschub leisten, sondern auch schließlich den Österreichischen Lloyd selbst zu einer Institution machen werden, die nicht nur als Mittel zum Zwecke betrachtet werden muß, sondern auf eigenen Füßen bestehen und die Bedingungen ihrer günstigen Weiterentwicklung aus sich selbst heraus schaffen kann.

---

3. Bericht von August Erhard, Direktor der Schwechater Brauerei.

Anhang zu meinem Berichte vom 24. Jänner 1902.

Ich beehre mich mitzuteilen, daß wesentliche Änderungen sich gegen meinen im Jahre 1902 erstatteten Bericht nicht ergeben.

Dagegen erlaube ich mir, nochmals darauf hinzuweisen, daß es für den Artikel Bier von großem Vorteile wäre, wenn eine regelmäßige Verbindung mit Zentralamerika eingeführt werden möchte, da inzwischen die Ostafrikanische Linie eingerichtet wurde.

Was die Güterklassifikation anbelangt, erlaube ich mir nochmals zu bemerken, daß es für den Export des Bieres unerläßlich ist, daß die Frachtsätze nach Ostindien, China und Südafrika herabgesetzt werden, da andernfalls der österreichische Bierexport nach diesen Ländern ganz verdrängt wird.

Bier in Flaschen zum Beispiel, ein armer Artikel gegen Zucker, zahlt Triest—Shanghai fl. 24·75 in Gold für 1000 Kilogramm, während Zucker nur fl. 12·— bezahlt. Es wäre empfehlenswert, Bier wenigstens in die Warenkategorie A. zu stellen, wofür fl. 13·— für 1000 Kilogramm zu entrichten sind. Die Frachtsätze im allgemeinen von Hamburg und Bremen sind bedeutend niedriger als jene des Lloyd und wäre, um den Handel über Triest zu beleben, eine Richtigstellung sehr zu empfehlen.

Auch erlaube ich mir aufmerksam zu machen, daß der Lloyd den Zuschlag, der ihm seinerzeit wegen der enormen Kohlenpreissteigerung zugestanden wurde, jetzt, da die Kohle einen so niedrigen Preisstand hat, wie noch nie, forterhebt und von einem Nachlasse nichts wissen will. Derselbe beträgt für die Levante-Frachten 10 Prozent, für Indien und China 5 Prozent und schädigt den österreichischen Bierexport namentlich sehr in Ägypten.

Schwechat, 7. November 1904.

---

4. Bericht der Aktiengesellschaft der österreichischen Fezfabriken.

Wien, den 11. November 1904.

Wir erlauben uns die nachstehende Bitte zu stellen:

Mit Rücksicht auf die bisherige außerordentlich hohe Fracht, welcher unser Artikel Fez im Verkehre mit Indien unterworfen ist, möge seitens der hohen Regierung dahin gewirkt werden, daß in der gleichen Weise, wie dies bereits für den Artikel „Gewebe aus Baumwolle“ geschah, auch der Artikel Fez aus der Klasse B genommen und in die Klasse D in der Weise eingereiht werde, daß die Gewichtsfracht der Klasse B mit einem Zuschlage von 33⅓ Prozent zur Berechnung gelange.

Es möge hiebei in Berücksichtigung gezogen werden, daß es sich im Verkehre nach Indien hauptsächlich um ganz geringe Qualitäten von Fez handelt, welche durch den bisherigen Frachtsatz in einer fast 4 Prozente des Wertes erreichenden Höhe und somit unverhältnismäßig hoch belastet werden und wir der Konkurrenz der belgischen und italienischen Fabriken schwer Stand halten können.

---

5. Bericht der Handels- und Gewerbekammer in Wien.

Z. 27113. Wien, 5. November 1904.

Die Unterzeichnete hat Veranlassung genommen, die Interessenten des Kammerbezirkes um ihre Wünsche hinsichtlich des Verkehrsplanes des Österreichischen Lloyd zu befragen und übermittelt in der Anlage das Ergebnis dieser schriftlichen Umfrage zur entsprechenden Würdigung und Verwertung anläßlich der bevorstehenden Verhandlungen über den neuen Lloydvertrag.

Die Handels- und Gewerbekammer für Österreich unter der Enns.

Digitized by Google

Reformvorschläge zum Lloyditinerär.

1. Mittelmeer- und Levantelinie.

Die Vermehrung der Fahrten nach Alexandrien wird als dringend notwendig bezeichnet. Gegenwärtig verkehrt wöchentlich einmal ein Eildampfer und alle 14 Tage ein Warendampfer nach Alexandrien. Die von vielen Interessenten beklagte lange Fahrtdauer ist wohl dadurch verschuldet, daß eine zu große Anzahl von kleinen, unwichtigen Häfen angelaufen wird. Die Schaffung einer Linie Galatz—Schwarzes Meer wird als wünschenswert erachtet.

2. Indische und ostasiatische Linie.

Angesichts der Zunahme des Verkehres auf diesen Linien wird die Notwendigkeit der Trennung des chinesisch-japanischen Dienstes vom vordetindischen Dienste immer dringender. Auch die Schaffung einer direkten Linie nach Batavia, Samarang und Soerabaja, zumindest jedoch die Errichtung eines gut funktionierenden Umladedienstes von Singapore nach den genannten Häfen wird vielfach gewünscht.

Die persische Linie, welche bisher nur fakultativ verkehrt, sollte in den Monaten Juni, Juli, August in eine regelmäßige nach Bassorah umgewandelt werden.

Auf der chinesischen Linie müßten Schiffe nach Shanghai, welche bisher nur in Zwischenräumen von zwei Monaten direkt verkehren, in Hinkunft allmonatlich einmal abgehen, da die Beförderung von Waren mittels Küstendampfer von Hongkong bis Shanghai für den Export von China deshalb nicht in Betracht kommt, weil die Ablader unbedingt regelmäßiger Verladungsgelegenheiten bedürfen.

Gewünscht wird sohin die Errichtung von Fahrten einmal monatlich nach Shanghai und alle 14 Tage nach Japan via Hongkong.

Die Linie Triest—Kalkutta ist mit nur einem Dampfer monatlich (mit Ausnahme der Monate Oktober und Dezember, in welchen laut Fahrplan 1904 zwei Dampfer verkehren) ungenügend bedient. Hier wäre die Einstellung eines regelmäßigen zweiten Dampfers in jedem Monate notwendig.

Bei der Linie Triest—Kobe erscheint eine Abkürzung der Fahrtdauer notwendig. Überdies sind die Abfahrtsdaten für die Dampfer der indischen Linie deshalb ungünstig gewählt, weil die Schiffe, welche am 27. jedes Monats von Triest abgehen, fast gleichzeitig mit den Schnelldampfern, welche am 3. des darauffolgenden Monates abgehen, in Bombay ankommen. Der Dienst müßte so eingerichtet werden, daß Waren regelmäßig mindestens zweimal im Monat in ungefähr gleichen Zwischenräumen nach Bombay gebracht werden können. Dies wäre dann möglich, wenn die Dampfer der Linie Triest—Kobe statt am 27. des Monates etwa am 15. abgehen würden.

Zur Aufrechterhaltung der Regelmäßigkeit des Dienstes wäre es von Wichtigkeit, daß die Triest—Bombay-Schnelldampfer auch in den Monaten Juni, Juli, August verkehren, da sich die Einrichtung, daß Bombay in den Monaten Juni bis August vom Kalkuttadampfer angelaufen wird, als ungenügend erweist. Jenseits von Bombay fahren die Schiffe des Lloyd wesentlich langsamer als die aller übrigen Gesellschaften.

Die Fahrtdauer der Lloydschiffe Triest—Shanghai beträgt über 80 Tage, die des Norddeutschen Lloyd Bremen—Shanghai 42 Tage, die der als langsam geltenden Hamburg—Amerika-Linie 45 bis 60 Tage. Sämtliche Konkurrenzlinien haben übrigens kürzere Aufenthaltszeiten und bedürfen zum Löschen eines Zeitraumes von nur 10 bis 12 Stunden, während die Schiffe des Lloyd hiezu einen Tag, oft auch mehr (in Bombay 7 Tage) brauchen.

Die lange Fahrtdauer Triest—Hongkong (54 bis 61 Tage, häufig 8 bis 10 Tage Verspätung) wird darauf zurückgeführt, daß weit abliegende und unwichtige Häfen angelaufen werden. Die Zwischenhäfen müßten besonderen Linien vorbehalten bleiben, während die ostasiatische Linie nur Singapore, Penang, Kolombo, Bombay (fakultativ), Aden, Suez und Port-Said berühren sollte.

Die Einrichtung eines Lokalverkehres China—Japan, ebensowie die Errichtung von Nebenlinien wäre in Erwägung zu ziehen. Die Eröffnung einer regelmäßigen Küstenfahrt von Kanton über Hongkong, Amoy, Foochow nach Shanghai einerseits und von da über Chefoo, Tientsin, Niutschwang nach Dalnij, wird als rentabel bezeichnet.

Erwünscht ist ferner die Herabsetzung der Fahrtdauer nach und von Hongkong auf 40 Tage ohne Anlauf von Rangoon, Kalkutta und Karachi.

3. Ostafrikanische Linie.

Von einer Reihe von Firmen wird der Wunsch ausgesprochen, der Österreichische Lloyd möge in Hinkunft die Häfen Durban, East-London, Port Elizabeth, Dar-es-Salam, Bagamoyo und Kapstadt anlaufen oder doch Güter nach diesen Häfen mit Durchkonnossement annehmen.

4. Brasilianische Linie.

Gewünscht wird die Ausdehnung der Fahrt bis Montevideo und Buenos-Ayres und den La-Platahäfen, die Einführung von regelmäßigen Abfahrten in Intervallen von drei Wochen und die Abkürzung der Fahrtdauer nach Rio de Janeiro.

5. Australische Linie.

Die Einrichtung einer australischen Linie wird dringendst gewünscht.

---

6. Bericht von Moriz Sobotka, Mitinhaber der Firma Hauser & Sobotka, Malzfabrik in Wien.

Die Triester Schiffahrtsverhältnisse haben sich seit der im Jahre 1902 zur Erörterung gelangten Fragen des Seeverkehres wesentlich gebessert, da die Südafrikalinie inauguriert wurde und die ehemalige Austro-Amerikana die zentralamerikanischen Linien regelmäßig befährt. Zu wünschen wäre, daß die Südafrikalinie auch Kapstadt und Algoabay in ihr Itinerär aufnähme.

Anzustreben wäre ein regelmäßiger direkter Verkehr nach Argentinien und Australien sowie daß Manila in den ostasiatischen Verkehr einbezogen würde. Je reichhaltigere Verkehrsbeziehungen geschaffen werden, desto eher ist zu hoffen, daß auch die bestehenden Linien besser alimentiert werden, weil die ausländischen Exporteure sich mit der Zeit denn doch mehr an Triest gewöhnen würden. Trotzdem in vielen Verkehren Triest heute sogar billiger ist als Hamburg, wird der letztere Hafen aus alter Gewohnheit vorgezogen. Allerdings tragen auch die viel längeren Fahrtzeiten zu dieser Vernachlässigung Triests bei, und sollte insbesonders die Fahrtdauer nach Japan und Brasilien ausgiebig reduziert werden.

Digitized by Google

Die Seeraten sind, soweit unsere Branche interessiert ist, im großen und ganzen angemessen, und wäre die Konkurrenzfähigkeit der Triester Linien zumeist gegeben.

Wenn trotzdem der Triester Verkehr keinen Aufschwung nehmen kann, so liegt dies weniger an den Einrichtungen und Verhältnissen des Seeverkehres als an den kommerziellen und wirtschaftlich-geographischen Verhältnissen und glauben wir, daß man allzuviel den Lloyd zum Prügelknaben von Verhältnissen macht, deren Besserung nur aus einer stärkeren Beteiligung der kommerziellen Kräfte Österreichs erwartet werden kann und auch aus einer stärkeren Produktivität der österreichischen Industrie. Das sind aber Fragen, die in das Ressort der österreichischen Steuerpolitik, der einheimischen Kapitalskraft und der kulturpolitischen Verhältnisse gehören.

Man darf nicht übersehen, daß, wenn heute im inneren Verkehre die Kapitalskraft und die konzentrierte Arbeit, wie zum Beispiel die der Trusts, den Verkehr an sich reißt, dies auch im überseeischen Verkehr sich fühlbar machen muß, ja in immer stärkerem Maße, da dieser Verkehr größere kapitalistische Anspannung erfordert und auch eine größere Konkurrenz der verschiedenen Staaten auf sich zieht. Ich habe bereits in den seinerzeitigen Erörterungen darauf hingewiesen, daß Hamburg wie London nicht nur deshalb prosperieren, weil sie verkehrstechnisch auf hoher Stufe stehen, sondern weil dort der Sitz jener Kreise ist, von denen ein großer Teil der Überseestaaten kapitalistisch abhängig ist.

---

7. Bericht von Julius Ritter v. Kink, Reichsratsabgeordneten, Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Wien.

1. Reformvorschläge zum Lloyditinerär.

Im wesentlichen gleichlautend mit dem oben Seite 94 angeführten Berichte der Handels- und Gewerbekammer in Wien vom 5. November 1904, Z. 27113.

2. Wünsche bezüglich der Revision der Güterklassifikation des Österreichischen Lloyd.

Die in verhältnismäßig geringem Ausmaße erfolgende Zuweisung von Frachten an den Österreichischen Lloyd wird hauptsächlich darauf zurückgeführt, daß die Frachtsätze ab Triest auch für die günstigst gelegenen Bestimmungshäfen ebenso hoch sind, wie die von Hamburg erstellten Sätze. Frachtermäßigungen werden vom Österreichischen Lloyd nur in Ausnahmsfällen und nur unter Garantie größerer Quantitäten bewilligt. Durch diese Praxis ist der Kaufmann nicht in die Lage versetzt, eventuelle Frachtermäßigungen in sein Kalkul zu ziehen und muß infolgedessen häufig auf ein oder das andere größere Geschäft verzichten. Die Revision der Frachttarife erweist sich als dringend notwendig. Bei den hohen Tarifsätzen der Südbahn einerseits und des Österreichischen Lloyd anderseits sind die Frachtkosten bei Benützung des näheren Weges über Triest höher als jene via Hamburg oder Bremen. Durch günstige Frachtraten könnte beispielsweise der Zuckerexport bedeutend erweitert werden. Ebenso könnten die zahlreichen Importe aus China (Häute etc.), die in großen Mengen nach der Levante gehen, mit dem Lloyd verfrachtet werden. Auch der Zwischenverkehr mit Indien und Japan, der jetzt vornehmlich von englischen und japanischen Schiffen besorgt wird, würde dank günstiger Frachtraten an den Lloyd kommen.

Von Seite einiger Exporteure wird Klage darüber geführt, daß sie nicht in der Lage sind, beim Lloyd mit festen Sätzen zu kalkulieren, wie dies beispielsweise bei den deutschen Dampfergesellschaften der Fall ist, sondern gezwungen sind, den einzelnen Satz von Fall zu Fall auszuhandeln. Die gedruckten Frachttarife seien in den meisten Fällen illusorisch, da der einzelne Exporteur, der ein größeres Frachtquantum zu vergeben hat, erst auf dem Wege wochenlanger Verhandlungen um einen entsprechenden Frachtsatz feilschen müsse. Übrigens sei das Resultat immer das gleiche. Eine Exportfirma am Wiener Platze erhalte etwas billigere Frachtsätze als die anderen Exporteure, die übrigen Firmen etwas höhere Frachtsätze, immer jedoch andere als die gedruckten Tarifsätze des Lloyd.

Eine Fabrik chemischer Produkte würde Wert darauf legen, daß der Lloyd auch Mineralsäuren (Schwefel-, Salpeter- und Salzsäuren) zum regelmäßigen Transporte in größeren Quantitäten übernähme, ohne daß hiefür eine den Artikel ungemein verteuernde Verpackung vorgeschrieben sei, welche die Konkurrenz mit französischen und deutschen Fabriken unmöglich mache.

Eine Gummiwarenfabrik bezeichnet es für ihren Export nach der Levante und nach Ostasien für außerordentlich wichtig, daß Gummizüge für Schuhe unter einem niedrigeren Tarif aufgenommen werden (bisher Tarifklasse 9, resp. 9 a). Da die österreichische Gummizugerzeugung mit einer seit Jahren gut eingeführten Konkurrenz deutscher, englischer, Schweizer und italienischer Fabriken einen heftigen Kampf zu führen hat, welcher oft mit effektiven Verlusten verbunden ist, wäre eine Herabsetzung des Frachtsatzes lebhaft zu wünschen.

3. Tarifpolitik.

Die erste Stelle unter jenen europäischen Staaten, welche den Seeverkehr mit den anderen Weltteilen vermitteln, nehmen zweifellos England und Deutschland ein; dies hat zur Folge, oder vielleicht zur Ursache, daß die Schiffahrtsgesellschaften dieser beiden Länder die größtmögliche Vereinfachung und Erleichterung der Verschiffungen erzielt haben.

Wenn auch nicht eine bedingungslose Nachahmung ihrer Einrichtungen empfohlen werden kann, so müssen doch die Vorteile derselben anerkannt werden.

Diese Anerkennung wurde den englischen und deutschen Verschiffungsprinzipien von Seite aller jener Nationen zu teil, deren Schiffahrtsgesellschaften in der sogenannten „Conférence“ vereinigt sind. Diese Gesellschaften haben eine einfache und klare Tarifpolitik:

Ihre Tarife sind allgemein gültig und konstant und unterliegen im Laufe von Jahren nur sporadischen Änderungen, welche wieder für alle Verschiffungen der Linie in gleicher Weise Geltung haben.

Digitized by Google

Die Verhältnisse bei unseren heimischen großen Schiffahrtsgesellschaften zeigen dem gegenüber einen wesentlichen Unterschied.

Der Lloyd hat allerdings einen gedruckten Frachttarif, welcher schon seit September 1901 in Kraft ist, aber man kann wohl behaupten, daß kaum eine einzige Position dieses Tarifes wirklich gilt. Fast jeder einzelne Verschiffer des Österreichischen Lloyd zahlt für fast jede einzelne Frachtgruppe eine verschiedene Rate, welche von der im Tarif bestimmten abweicht. Der einzelne Exporteur ist gezwungen, von Fall zu Fall den einzelnen Satz auszuhandeln, was auf beiden Seiten einen unnötigen Aufwand von Zeit und Energie bedingt. Die bezüglich der Frachtraten herrschende Unsicherheit ist überdies der Ausarbeitung der Geschäfte sehr hinderlich. Heute — im Monate November — ist der Österreichische Lloyd noch nicht in der Lage, zu sagen, zu welchen Sätzen er im Jänner und Februar Verschiffungen übernehmen wird. Dadurch wird in jedes Geschäft, das der Exporteur abschließt, eine unbekannte Größe hineingetragen, welche ihm die sichere Kalkulation unmöglich macht und bei den bestehenden Differenzen anstatt eines bürgerlichen Nutzens eventuell einen empfindlichen Verlust verursachen könnte.

Zur Illustration dieser Behauptungen seien folgende Fälle erwähnt:

Eisendraht und Nägel zahlen laut gedrucktem Tarif Klasse A + 5 Prozent Cappa. Die für die meisten Exporteure bis Ende 1904 geltende Frachtrate ist:

Für indische Häfen Klasse A + 5 Prozent Cappa, ab im Wege des Feilschens 20 Prozent, für einzelne Firmen 25 Prozent.

Für chinesische und japanische Häfen Klasse A + 5 Prozent, ab im Wege des Feilschens 20 Prozent, für einzelne Firmen 25, sogar 30 Prozent Rabatt.

Papier: Die offizielle Rate zum Beispiel nach Japan ist Goldgulden 18.— + 5 Prozent pro 1000 Kilogramm.

Im Wege des Feilschens wird die Rate auf Goldgulden 17.—, sogar Goldgulden 16.— + 5 Prozent pro 1000 Kilogramm ermäßigt.

Für Emailgeschirr lautet die gedruckte Kondition: Gewichtsfracht der Klasse B mit einem Zuschlag von 50 Prozent. Im Wege des Feilschens wird dieser Zuschlag von 50 Prozent heruntergedrückt für die einzelnen Firmen auf 30 Prozent, 25 Prozent, 20 Prozent u. s. w.

Holz zahlt laut gedrucktem Tarif einen Zuschlag von 25 Prozent bei Längen über 4 Meter. Im Wege des Feilschens ist eine gänzliche Streichung dieses Zuschlages zu erlangen u. s. w.

Aus diesen wenigen Beispielen geht wohl schon zur Evidenz hervor, daß die jetzige Tarifpolitik unserer heimischen Schiffahrtsgesellschaft weit zurücksteht gegenüber der gesunden und kaufmännisch richtigen Art und Weise der „Conférence"-Linien, und je eher deren Geschäftsweise adoptiert wird, desto besser wird es um den österreichischen Export bestellt sein.

Ein detailliertes und sorgfältiges Studium auf Basis des statistischen Materiales wird zeigen, nach welchen Relationen und für welche Artikel eine Modifikation der offiziellen oder vielmehr: der allgemein gültigen ausgehandelten Frachtsätze einzutreten hätte. Speziell bei denjenigen Häfen, welche vom Lloyd nicht direkt angelaufen werden (das sind also vor allem Siam, Holländisch-Indien und die Philippinen und sämtliche Nebenplätze), ist der österreichische Exporteur größtenteils auf Verschiffungen via Hamburg angewiesen. Von dort gehen direkte Dampfer mit billigeren Frachtsätzen. Der Lloyd ist bei allen diesen Relationen auf Überschiffung in Singapore ꝛc. auf fremde Dampferlinien angewiesen, was nicht nur eine Verteuerung der Frachtrate, sondern auch häufig Beschädigungen des Frachtgutes infolge der Umladung verursacht.

Zucker. Seit wenigen Wochen gewährt der Lloyd auf den ostindischen und japanischen Linien eine Rebatte von 2 Shilling, deren Ausbezahlung jedoch an die Verfrachtung eines Quantums von mindestens 10.000 Tonnen in der Zeit von Oktober 1904 bis September 1905 geknüpft ist.

Ganz abgesehen davon, daß diese im Restitutionswege gewährte Herabsetzung des Tarifes von 14 Shilling auf 12 Shilling nur einigen wenigen Fabriken überhaupt zu gute kommen könnte, weil die meisten nicht in der Lage sind, ein Quantum in der geforderten Höhe aufzuliefern, genügt auch die Tarifherabsetzung auf 12 Shilling keineswegs, um die Konkurrenz der deutschen Schiffe und der Messageries-Dampfer aus dem Felde zu schlagen, welche Zucker zu 9—10 Shilling verfrachten.

Glas. Die Glasfabrikanten sind mit den ihnen vom Lloyd erstellten Frachtraten zufrieden und rühmen insbesondere die durch den neuen Levantetarif gebotenen günstigen Verschiffungsgelegenheiten.

---

8. Bericht der Firma Jakob Schnabl & Co., Fabrik von chemischen Produkten und Zigarettenpapier in Wien.

Unserem früheren Gutachten hätten wir lediglich hinzuzufügen, daß zwar durch die Einführung des Levantetarifes seitens des Österreichischen Lloyd unser Export nach den Mittelmeer- und Levantestationen sich um ein weniges günstiger gestaltet hat, dagegen jedoch durch den Umstand, daß für den Artikel „Zigarettenpapier in Bögen", also „nicht konfektioniert" der eminente Ausnahmssatz von Franken 2·32 geschaffen wurde, die orientalische Konkurrenz, die ohnehin, was Steuern, Lasten, Löhne, Gebrauch und Fabrikationsverhältnisse anbelangt, gegen uns kolossal im Vorteile ist, noch um ein bedeutendes mehr gekräftigt wurde und unsere heimische Industrie stark benachteiligt erscheint und wäre es für dieselbe vom vitalsten Interesse, wenn dieser Ausnahmssatz auch für das konfektionierte Zigarettenpapier in Büchel, Blocks, Gültigkeit hätte.

Minimalfracht.

Die Bestimmung von 150 Kilogramm als Minimum für die im Levanteverkehr abgerichteten Güter und anderseits 5 Franken pro Konossement, wenn selbe nicht nach diesem Tarife zu behandeln sind, müßte auch ganz entschieden eine Modifikation dahin erfahren, daß das Minimalgewicht auf bloß 100 Kilogramm im Levanteverkehr und der Minimalsatz pro Konossement im Nichtlevanteverkehr auf 3 Franken ermäßigt würde, nachdem wir fast nach allen Plätzen des Orientes arbeiten, großen und kleinen, und liegt es in der Natur der Sache und des Artikels, daß nach diesen kleinen Plätzen zumeist nur kleinere Orders geschickt werden, deren Ausführung oft an der bisherigen ungünstigen Minimalfracht scheitert. Auch bei Entrierung neuer Verbindungen,

zed by Google

die oft große Transporte zur Folge hätten, wirkt die bisherige Minimalfracht in vielen Fällen hemmend, nachdem die ersten Versuchsaufträge in den meisten Fällen in die Minimalfracht fallen und oft dadurch nicht ausgeführt werden können.

In Bezug auf das Schiffahrtsitinerär würden wir dem Lloyd in seinem eigensten Interesse empfehlen, die Häfen Aiwaly und Adalia wegen der großen Mengen Exportgüter dahin direkt anzulaufen und nach allen türkischen Häfen, die der Lloyd nicht berührt, wenigstens direkte Durchfrachtskonossemente auszustellen, nachdem die Umladungen stets mit viel Schwierigkeiten und Umständen verbunden sind.

Ermäßigung.

Es wäre dem Lloyd dringendst nahezulegen, für die Reisenden von Industriefirmen, die den Export pflegen, die weitestgehenden Ermäßigungen und Begünstigungen eintreten zu lassen und den Standpunkt aufzugeben, daß er, wenn er einem Reisenden einer solchen Firma die Begünstigung der Fahrt in einer höheren Klasse gegen Bezahlung der nächstniedrigen Klasse, eingeräumt hat, etwas großes getan hat. — Wenn, wie jedem bekannt, Staats- und Bahnbeamten im allgemeinen große Begünstigungen eingeräumt werden, Zeitungsredakteure und Berichterstatter selbst und viele Orientverfrachter ganz gratis reisen, weshalb sollen den Reisenden europäischer industrieller Firmen, die ohnehin nur unter großen Opfern den Export ermöglichen und aufrecht halten, nicht die gleichen Begünstigungen, die doch eigentlich nur der heimischen Industrie zu gute kommen, eingeräumt werden? Man schickt ja die Reisenden nicht zum Vergnügen hinaus, und schickt ein Haus 10 Reisende nach dem Orient, so ist es doch mehr als selbstverständlich, daß der Lloyd jedem dieser 10 Reisenden die gleichen Begünstigungen einzuräumen hat, nachdem die Tätigkeit dieser Reisenden doch auch dem Lloyd wieder zu gute kommt. — Die Reiseermäßigung die der Lloyd bisher unseren Reisenden angedeihen läßt, ist eine rein fiktive und wird in vielen Fällen der routinierte Reisende, besonders auf den Konkurrenzlinien, sich wohl hüten, von seinem angeblichen Ermäßigungsbriefe Gebrauch zu machen, weil er so weit günstiger wegkommt. Wir schlagen deshalb vor, daß diese Reisenden bei Fahrten II. Klasse nicht den offiziellen Tarif III. Klasse, sondern den faktisch zur Anwendung gelangenden Tarif ohne Verpflegszwang, bei Fahrten I. Klasse den faktischen zur Anwendung gelangenden Tarif II. Klasse, ebenfalls ohne Verpflegszwang, zu bezahlen haben, und auf Wunsch möge nur der offizielle Verpflegstarif für die II. Klasse zur Anwendung kommen.

---

9. Bericht der Zündwaren- und Wichsefabriken-Aktiengesellschaft „Solo“ in Wien.

Wien, 8. November 1904.

Wir haben den im Jahre 1901/02 erstatteten schriftlichen Berichten nur hinzuzufügen, daß die angestrebte direkte Verbindung mit den Häfen des Persischen Golfes noch immer nicht aktiviert wurde, daß sich ferner das Bedürfnis des Anlaufens der siamesischen Häfen, sowie überhaupt der bedeutenderen Echellen des äußersten Osten immer lebhafter geltend macht.

Sehr wichtig, ja für die Entwicklung des Handels nach den betreffenden Gebieten geradezu unerläßlich wäre eine direkte Linie nach Holländisch-Indien und Australien, da gegenwärtig eine Verschiffung nach dort via Triest ganz untunlich ist und der österreichische Exporthandel darauf angewiesen erscheint, über deutsche, respektive belgische und holländische Häfen zu expedieren, was bei den teuern Frachtsätzen bis Seeschiffseite oft geradezu prohibitiv wirkt.

7.

Bericht des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehres über den Antrag des Mitgliedes Reichsratsabgeordneten Hofrates Ritter von Vuković, betreffend die Erneuerung des Subventionsvertrages mit dem Lloyd.

In der Plenarsitzung vom 19. April 1904 hat das Mitglied Hofrat v. Vuković den Antrag gestellt, der Industrierat wolle das zu wählende Subkomitee für die Fragen des Seeverkehrs beauftragen, über die Fragen der Erneuerung des Lloydvertrages Bericht zu erstatten. Demgemäß hat das Subkomitee in der Sitzung vom 9. Juni 1904 sich mit dieser Angelegenheit befaßt und gelangte zur Anschauung, daß die Sicherstellung regelmäßiger Schiffsverbindungen vom allgemeinen Verkehrsstandpunkte zu behandeln sei und daß die Bedingungen zusammenzufassen sind, unter welchen sich der Seeverkehr zu vollziehen habe, wenn er den heutigen Bedürfnissen des überseeischen Verkehrs, insbesondere des Exports, entsprechen soll.

Sohin von der Anschauung ausgehend, daß zur Aufrechthaltung und Entwicklung der Güterproduktion und des Exports zur See, der immer mehr zur Notwendigkeit wird, auch weiterhin die Sicherung regelmäßiger, ausreichender Schiffahrtsverbindungen unumgänglich geboten erscheint, und daß diese Sicherung, soferne raisonable Bedingungen seitens der Reeder gestellt werden, nicht durch eine staatliche Schiffahrt, sondern durch Subventionsverträge, bei welchen der staatliche Einfluß genügend gesichert ist, erfolgen wird, soll zunächst der Umfang unseres Interesses am Seeverkehre erhoben werden, um die Angemessenheit der staatlichen Vorsorge und der Leistungen beurteilen zu können.

Der Seeverkehr in den österreichischen Häfen hat im Jahre 1902 491 Millionen Kronen in der Einfuhr und 436 Millionen Kronen in der Ausfuhr betragen. Für die Beurteilung des cisleithanischen Seeverkehrs und der Höhe des für ihn gemachten Aufwandes sind die Ziffern, welche den Triestiner Verkehr und den Österreichischen Lloyd betreffen, entscheidend. Die seemäßige Ausfuhr Triests im Exporte und nach österreichischen und ungarischen Häfen hat im Jahre 1902 781.255 Tonnen im Werte von 206·7 Millionen Kronen betragen, die seemäßige Einfuhr ausländischer und inländischer Provenienz 1,218.556 Tonnen (darunter 148.000 Tonnen Mineralien) im Werte von 269·1 Millionen Kronen.

Der Triester Lloydverkehr hat im Jahre 1902 betragen: im Exporte 258.212 Tonnen, im Importe 298.894 Tonnen, die Güterausfuhr aus Triest einschließlich jener nach österreichischen und ungarischen Häfen 280.093 Tonnen, die Gütereinfuhr nach Triest einschließlich jener aus österreichischen und ungarischen Häfen 306.705 Tonnen, der Gesamtverkehr des Lloyd überhaupt 1,081.560 Tonnen.

Der Verkehr der unterstützten freien Schiffahrt hat betragen: im Exporte 20.465 Tonnen, im Importe 219.650 Tonnen.

Übersichtstabelle.

	Einfuhr im Jahre 1902			Ausfuhr im Jahre 1902		
	Meterzentner			Meterzentner		
	Gesamtverkehr	Triester Verkehr	Lloydverkehr	Gesamtverkehr	Triester Verkehr	Lloydverkehr
Levantedienst und Dienst im Schwarzen Meere	2,939.767	2,776.171	1,672.229	3,162.336	3,079.423	1,569.805
Vorder- und Hinterindien	1,275.853	1,275.853	970.357	731.912	731.912	683.425
China und Japan . .	78.324	78.320	67.919	222.354	192.067	*) 242.121
Ostafrika	5 212	5.212	3.543	25.146	24.920	16.695
Brasilien	430 879	430.874	193.051	16.255	16.255	9.091
Summe .	4,730.035	4,566.430	2,907.099	4,158.003	4,044.577	2,521.137

Dazu kommt ein Import des Lloyd aus Großbritannien mit Cypern und Gibraltar und von den Kanarischen Inseln per 8937, aus Italien und Montenegro per 72.902 Meterzentner, ein Export nach Cypern per 15.963, nach Italien und Montenegro per 45.016 Meterzentner; endlich hat der Lloyd im Jahre 1902 nach Triest aus österreichischen und ungarischen Häfen 78.114 und aus Triest nach österreichischen und ungarischen Häfen 218.812 Meterzentner verfrachtet.

*) Das Plus im Vergleiche mit den beiden anderen Rubriken erklärt sich daraus, daß der Lloyd auch in Fiume Fracht aufnimmt.

Der Umfang unseres subventionierten Seeverkehres würde allerdings nicht die großen Erfordernisse für denselben rechtfertigen. Die Ziffern sind überraschend niedrig und der Erfolg ist ein sehr geringer, wenn man in Betracht zieht, welch große Summen auf den Seeverkehr verwendet werden und welch zahlreiche Einrichtungen zur Förderung unseres Außenhandels geschaffen werden. Es beträgt der eigentliche Überseeexport via Triest etwa 100.000 Tonnen, also einen geringen Prozentsatz unseres Außenhandels. Es bestehen

jedoch neben dem Interesse unserer Industrie und unseres Außenhandels noch andere Gründe für die Sicherung regelmäßiger Schiffahrtsverbindungen und für eine den Export fördernde Organisation des Seeverkehres. Die handelspolitische Situation zeigt die stetig zunehmende Abschließung der Nachbarstaaten, insbesondere für Industrieprodukte, und es ist natürlich, daß man den etwa eintretenden Ausfall durch den überseeischen Export zu ersetzen suchen wird; insbesondere ein Land wie Österreich, welches keine Kolonien hat, muß durch regelmäßige, gesicherte Schiffswege seinen Waren Richtung geben.

Es sei ferner darauf hingewiesen, daß für die zweite Bahnverbindung mit Triest 300 Millionen Kronen geopfert werden, auf deren Verzinsung nicht zu hoffen ist, und daß für die Triester Hafenbauten 100 Millionen Kronen beansprucht werden. Für diese Ausgaben diente als Schlagwort „Die Hebung von Triest". Allein das Wachstum einer Stadt wäre mit diesen Riesensummen zu teuer erkauft. Die Ausgaben können nur in späteren Zeiten eine Rechtfertigung erfahren, wenn tatsächlich eine umfangreiche Entwicklung des Seeverkehres und teilweise durch diesen der Industrie und des Exportes eintreten würde, damit ein Teil der zuwachsenden Bevölkerung in diesen die Grundlage ihrer Existenz finde. Es ist vielleicht nicht überflüssig, hier zu erwähnen, daß in den letzten 20 Jahren die Bevölkerung Österreichs um vier Millionen zugenommen hat, daß die landwirtschaftliche Bevölkerung ziemlich konstant geblieben ist, die anwachsende Bevölkerung also in der Industrie, im Handel und im Gewerbe Arbeit und Verdienst gefunden hat. Von diesem Standpunkte, da der seemäßige Export und der Seeverkehr überhaupt teilweise zur Entwicklung der industriellen und gewerblichen Produktion beitragen, lassen sich wohl die Ausgaben, welche hiefür bisher gemacht wurden, rechtfertigen.

Der österreichische Staat hat im Jahre 1903 für den Lloyd (ausschließlich der Postsubvention per 120.000 K) 8,589.479 K, für die freie Schiffahrt 2,558.376 K, im ganzen also 11,147.855 K verausgabt. Von der Lloydsubvention entfallen 746.184 K auf den dalmatinischen, 480.000 K auf den Ostafrikadienst, 3,259.495 K auf den Mittelmeerdienst, 298.608 K auf den Brasil- und 3,805.192 K (inklusive des Ersatzes der Suezkanalgebühren per 2,267.614 K) auf den Dienst nach Indien, China und Japan.

Im Jahre 1904 waren für den Ostafrikadienst 1,440.000 K eingestellt und die Lloydsubventionen dürften zuzüglich der Vergütung für den Postdienst 10,380.000 K erreicht haben.

Nachdem wir den Umfang des Seeverkehres und die Leistungen für denselben erhoben haben, wird es sich nun darum handeln, die Bedingungen festzustellen, unter welchen sich der Seeverkehr zu vollziehen hätte, wenn er den heutigen Bedürfnissen des überseeischen Verkehres, insbesondere des Exportes, entsprechen will.

Die erste Frage geht nach den Schiffahrtsrouten. Man muß fragen: Welche neue Linien wären einzuführen, welche Änderungen wären an dem gegenwärtigen Fahrplane vorzunehmen, Anzahl der Fahrten und die Zeitpunkte derselben, Fahrgeschwindigkeit und Fahrtdauer, ob direkte oder gebrochene Linien zu nehmen sind; es ist abzuschätzen, mit welchem Tonnengehalte die Schiffe verkehren, welche speziellen Einrichtungen selbe haben sollen und in welchem Umfange für die Passagierbeförderung vorzusorgen sei. Da aber Produktion und Export auf lange Zeit nicht berechnet werden können, die Absatzgebiete sich verschieben, die Frachten stetigen Veränderungen unterworfen sind, so wird ein Modus zu vereinbaren sein, in welcher Weise die Änderung des Itinerärs jeweilig in einer die beiden Vertragsteile befriedigenden Weise wird vorgenommen werden können.

Anknüpfend an das Itinerär kommt die nächste Frage, zu welchen Tarifen und unter welchen allgemeinen Bedingungen die Güter verfrachtet werden sollen, und in Verbindung mit denselben kommt Art und Höhe der Subvention in Verhandlung, weil die Höhe des einen die niedrige Ziffer des anderen zur Folge hat; weiter die Zeitdauer des Vertrages und schließlich die Organisation der zu subventionierenden Gesellschaften, damit durch die Organisation verbürgt werde: die getreue Ausführung der vertragsmäßigen Verpflichtungen und die Wahrscheinlichkeit, daß die Gesellschaft einem etwaigen gesteigerten Verkehre und gesteigerten Anforderungen des Exportes wie des Importes zu genügen in der Lage sein wird.

2. Itinerär.

Ehe in die Beratung des Itinerärs eingegangen wird, sind die Prämissen für diese Beratung festzustellen.

Da kommen nun drei Dinge in Betracht: das Verhältnis zu Ungarn, die Wirkung des Marineunterstützungsgesetzes und die Frage, welche Verkehrsgebiete wir haben wollen.

Bezüglich des Verhältnisses zu Ungarn hat eine bis 1906 geltende Verkehrsteilung mit der vom ungarischen Staate subventionierten „Adria" stattgefunden. Es fragt sich nun, ob wir uns auf den Standpunkt der Erneuerung oder der Nichterneuerung des Abkommens stellen sollen. Es sind viele Wünsche da nach speziell österreichischen Linien, nach Nichterneuerung des Abkommens mit Ungarn. Allein unsere industrielle Produktion hat speziell für die Seetransportwege nach dem europäischen Westen kein großes Interesse. Der Verkehr nach dem Westen betrifft mehr die ungarischen als die österreichischen Produzenten. Es ist auch die Frage, ob nicht, wenn wir spezielle Linien einrichten, eine Retorsion von Ungarn hinsicht-

Digitized by Google

lich des Verkehrs nach dem Osten geübt werden wird. Gewiß wird sie geübt werden. Es werden beide Staaten unnütz viel Geld für Subventionen ausgeben. Unser wirtschaftliches, unser Verkehrsinteresse zwingt uns also nicht, nach dem Westen bestimmte Verkehrswege zu bilden und spezielle Subventionsverträge abzuschließen. Außerdem heißt es ja, daß der Verkehr nach dem Westen immer ganz ausreichende Verschiffungsgelegenheiten in Triest findet. Der Verkehr ist nicht groß, die Etablierung von Verträgen würde also eine wenig rentable, aber ziemlich fühlbare Verteuerung des Seeverkehres involvieren.

Angesichts dieser Sachlage muß man noch nicht zu dem Schlusse kommen, daß das Abkommen zu erneuern sei — denn es ist reformbedürftig — aber wir müssen auf dem Standpunkte stehen: den Verkehr nach dem Westen lassen wir offen, bis die Vorschläge Ungarns bezüglich der Erneuerung vorliegen werden. Wir sagen aber schon heute, daß wir an dem Abkommen Änderungen vorzunehmen haben. Es würde also bei unseren weiteren Beratungen heißen: Was den Verkehr nach dem Westen anbelangt, so bleibt die Äußerung auf einen späteren Zeitpunkt zurückgestellt, bis die Anträge Ungarns bezüglich der Erneuerung vorliegen werden.

Was das Marineunterstützungsgesetz betrifft, so hat der Industrierat beantragt, daß neben den subventionierten Linien die freie Schiffahrt Reisezuschüsse, allerdings in einem reduzierten Maße, bekommen soll. Es scheint aber in den Intentionen der Regierung zu liegen, die Bestimmungen des jetzigen Gesetzes aufrecht zu halten, wonach Parallelfahrten nicht zu subventionieren sind. Auf diese Weise wird dem Lloyd die Konkurrenz ferngehalten, und es entstünde dann die Frage, ob er nicht unter solchen Verhältnissen eine größere Transportpflicht als jetzt übernehmen müßte. Würde aber das neue Marineunterstützungsgesetz den Antrag des Industrierates akzeptieren, so würde sich wieder die Frage ergeben, ob nicht in diesem Falle der Lloyd für Mehrfahrten auf Reisezuschüsse in demselben Umfang Anspruch habe wie die freie Schiffahrt. Logisch ist es, daß, wenn dem Lloyd sozusagen Konkurrenz gemacht werden kann, wenn für Fahrten neben den subventionierten Linien der freien Schiffahrt Reisezuschüsse gegeben werden, man dann sagt: Das fahrplanmäßige und vertragsmäßige Schiff ist das subventionierte, das zweite, dritte, das der Lloyd die Fahrt machen läßt, soll, vorausgesetzt, daß sonst den Bedingungen des Marineunterstützungsgesetzes entsprochen wird, die Reisezuschüsse in derselben Weise erhalten wie die anderen Prämienberechtigten.

Demgemäß wurde folgender Beschluß gefaßt:

„Das Komitee, bezüglich der Reisezuschüsse auf dem Standpunkte des Industrierates stehend, daß beschränkte Reisezuschüsse auch für Fahrten neben den subventionierten Linien gewährt werden sollen, hält es aber für zulässig, daß die subventionierten Gesellschaften für nicht vertragsmäßige Fahrten auf einer vertragsmäßigen Linie außerhalb des Mittelmeeres auch Anspruch auf Zuschüsse gemäß dem Marineunterstützungsgesetze haben sollen." Der Antrag der Mitglieder Economo, Escher, v. Hütterott und v. Vukovic, daß die subventionierten Gesellschaften für nicht vertragsmäßige Fahrten auf einer vertragsmäßigen Linie keine Marineunterstützung bekommen sollen, blieb in der Minorität und wurde dem Wunsche des Hofrates v. Vukovic gemäß dem Sitzungsprotokolle als Minoritätsvotum einverleibt.

Die dritte Prämisse betrifft die Verkehrsteilung. Das Komitee hat in der Sitzung vom 9. Juni die Sicherstellung des Verkehres durch verschiedene Verträge respektive verschiedene Gesellschaften in Aussicht genommen und aus der damaligen Debatte kann man die Verkehrsgebiete förmlich konstruieren:

Erstens Verkehr nach dem Osten: Mittelmeer- und indischer Dienst, Verkehr nach China, Japan, Persien, ferner nach Ostafrika; dafür wäre in erster Linie der Lloyd in Aussicht genommen.

Zweitens der Verkehr nach dem gesamten Amerika.

Drittens der adriatische Dienst. Hier habe ich angemerkt: „Mit einem anzufügenden Lokaldienste für Triest und das Küstenland." Von unserem Standpunkte der Gesamtindustrie hat allerdings dieser dalmatinische Verkehr mehr provinziales Interesse, die cisleithanische Güterproduktion bedarf für den Dalmatiner Verkehr keiner besonders umfangreichen oder kostspieligen Vorsorge.

Unter diesen Voraussetzungen wurde eine Enquête über das Itinerär im weitesten Sinne einberufen, zu welcher alle diejenigen geladen waren, welche gelegentlich der schriftlichen Enquête Anträge bezüglich des Itinerärs an den Industrierat gestellt haben, ferner die k. k. Staatsbahnen und der Lloyd, um in derselben ein nicht angefochtenes Votum der Befrächter und Verfrächter zu stande bringen, welches der Regierung zur weiteren Amtshandlung übergeben werden kann.

Es handelt sich um die Einführung neuer Linien, Ausgestaltung der bestehenden Linien, insbesondere Beschleunigung der Fahrten. Mit Rücksicht darauf, daß jede dieser Forderungen ein großes Gelderfordernis bedeutet und daß sogar auf lange befahrenen Linien der Verkehr kein großer ist, mußte bei den gestellten Anträgen einerseits das große Erfordernis, andrerseits der geringe Verkehr beachtet werden, und konnten demnach die Anträge nur in mäßigem Umfange berücksichtigt werden.

Nach durchgeführter Debatte ergab sich als übereinstimmende Anschauung der Versammlung:

Die bestehenden Itineräre sind zu ändern und zu ergänzen, und zwar:

Bezüglich des Mittelmeerdienstes Beschleunigung der Alexandrien-Eillinie und Erhöhung des Tonnen-

Digitized by Google

gehaltes der Schiffe, Beschleunigung der thessalischen und griechisch-orientalischen Linie durch Auslassung minder wichtiger Zwischenhäfen, Herstellung einer wöchentlichen Verbindung von Triest mit Syrien während der Wintermonate, Einrichtung einer wöchentlichen Linie nach Batum.

Bezüglich des Überseedienstes: Ausgestaltung der Bombaylinie in der Richtung, daß die Schnelligkeit der Schiffe und der Tonnengehalt vermehrt wird; Ausdehnung des ostasiatischen Dienstes durch Affluenzlinien von Singapore, zunächst nach Siam, den Sundainseln, Hongkong, der chinesischen Küste; später nach Australien; Saisonfahrten nach Persien.

Nach dem Westen: Einrichtung einer Linie nach Argentinien.

Im allgemeinen die Abkürzung der Fahrtdauer für die Relationen jenseits des Suezkanals mindestens auf die Fahrzeiten aus konkurrierenden Häfen.

Bezüglich des dalmatinischen Dienstes, der mehr ein provinziales, vom Standpunkte der Industrie und des Handels nur ein geringes Interesse hat, unterbleibt vorläufig die Äußerung, weil Verhandlungen der dalmatinischen Rheder wie des Lloyd über die Regelung des Verkehres im Zuge sind.

Mit Rücksicht auf die Veränderungen, welchen der Verkehr unterliegt, und auf die lange Dauer des Vertrages ist dem Virement in den Fahrten ein größerer Umfang zu geben als in dem gegenwärtigen Vertrage bestimmt ist, und ferner soll durch den Vertragsschluß mit einer Gesellschaft, speziell dem Lloyd, in keiner Art sich des Rechtes begeben werden, wegen der Verbindung mit anderen Häfen neue Verträge abzuschließen.

Der Tonnengehalt der Schiffe ist den geänderten Verkehrsverhältnissen und dem saisonmäßigen Bedürfnisse gemäß abzuschätzen.

3.

Hinsichtlich der Art der Subventionierung würde es der Industrie und dem Handel entsprechen, wenn dieselbe in solcher Weise erfolgen würde, daß sie unmittelbar als Exportförderung wirken würde, daß der Subventionsbetrag in einem gewissen Verhältnisse zu verfrachteten Warenquantitäten nach bestimmten Relationen gestellt würde. Aber auch die jetzige Art der Subventionierung durch differenzielle Meilengelder kann Rechnungsschlüssel der Subvention bleiben, wenn die Frachtentarifsätze in ausreichendem Maße den Bedürfnissen des Verkehres angepaßt werden. Industrie und Handel erachten die Förderung der industriellen Produktion als den eigentlichen Zweck der Subventionsverträge und erwarten, daß für den Frachtentransport und nicht in erster Linie, wie es geschieht, für den Passagierdienst und für Luxusschiffe die Geldausgabe gemacht werden wird.

Insoferne bei Bau und Betrieb die Heranziehung der Schiffahrt für den militärischen Dienst, dann die Leistungen der Gesellschaft für den Konsular- und diplomatischen Dienst in Betracht kommen, so sind diese separat abzuschätzen und die bezügliche Subvention in das gemeinsame Budget einzustellen. Hernach wäre die Subvention zu sondern in Entschädigung für staatliche Leistungen, für den Postdienst, dann für die Besorgung des regulären Frachtentransportes.

Das Komitee behält sich vor, bezüglich der Höhe und der Art der Subventionierung, dann der Frachtsätze für die einzelnen Artikel nach den verschiedenen Häfen eine spezielle Äußerung zu erstatten, und wird hinsichtlich der Tarife sich vorläufig nur allgemein äußern.

4.

Die Befrachter haben nächst den Schiffahrtswegen an den Tarifen das wesentliche Interesse. Nach dem jetzt in Kraft stehenden Lloydvertrage hatte die Regierung die Normaltarife zu genehmigen, welche ohne deren Zustimmung eine Änderung nicht erfahren können, es wurde aber bedauerlicherweise die Unterlassung eines Einspruches innerhalb einer gewissen Frist als Genehmigung interpretiert.

Weiters wird bestimmt, daß die Normaltarife und die Frachtsätze für den Verkehr aus und nach den österreichischen Häfen nicht höher gestellt sein sollten, als unter gleichen und ähnlichen Bedingungen solche für den Verkehr mit den konkurrierenden Häfen des Auslandes bestehen. Nach dieser Richtung steht dem k. k. Handelsministerium das Recht zu, eine entsprechende Regulierung der Tarife, respektive der Frachtsätze zu verlangen.

Zunächst muß hier bemerkt werden, daß die derzeitige Organisation des maritimen Departements die ständige Evidenzhaltung der wechselnden Tarife kaum ermöglicht, und daß es praktisch wäre, wenn das Departement durch ein kommerzielles und Tarifbureau ausgestaltet werden würde, welches das Amt verläßlich über die Notwendigkeit der Herabsetzung der Tarife oder die Zulässigkeit ihrer Erhöhung zu informieren in der Lage wäre. Weiters ist zu beachten, daß die Gleichmäßigkeit der Tarife aus den konkurrierenden Häfen nicht immer für unser Exportbedürfnis ausreicht.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse der Länder sind nicht die gleichen; wir können auf die Herabsetzung eines Frachtsatzes für einen Artikel, von dem wir wenig zu exportieren haben, verzichten, und müssen vielleicht die Unterbietung eines Frachtsatzes aus konkurrierenden Häfen fordern, weil für diesen Artikel hier ein stärkeres Exportbedürfnis besteht und weil vielleicht die Produktionsbedingungen für denselben wesentlich ungünstiger liegen.

Es sei weiter darauf hingewiesen, daß für die meisten in Betracht kommenden Relationen Triest die kürzere Linie bildet und daß es eine ganz bedeutende

Digitized by Google

und nicht genug motivierte Begünstigung der subventionierten Gesellschaft ist, wenn außer der Subvention ihr noch trotz der kürzeren Linie die Einhebung des gleichen Frachtsatzes gewährt wird.

Es wird natürlich geboten sein, die Tarife zeitweilig auf ihre Anpassung an unsere wirtschaftlichen Interessen zu revidieren, und es soll der Erwartung Ausdruck gegeben werden, daß dies zeitweilig und unter Zuziehung von Vertretern der Befrächter — vielleicht des Komitees des Industrierates — geschehen wird.

Ein wichtiges Moment für die Frage der Festlegung der Exporttarife bildet die Zulässigkeit der Kartelle.

Die Vorfrage, ob die Tarife mit staatlicher Genehmigung zu erstellen sind, muß kurzer Hand bejaht werden. Der Hinweis auf Gesellschaften des Auslandes ist nicht zulässig, denn in den betreffenden Häfen besteht eine stetige ausreichende Konkurrenz, welche die Frachtenraten reguliert. In Triest hat eine Gesellschaft fast ein Monopol und sie genießt eine Subvention, die ein Drittel ihrer Gesamteinnahmen beträgt. Aus diesen beiden Gründen ist es nicht zulässig, ihr die Freiheit der Tarifbestimmung einzuräumen.

Der Referent war der Anschauung, daß Kartellierungen der subventionierten Gesellschaft grundsätzlich untersagt sein sollen. Denn die Subvention wird gegeben, um einen regelmäßigen, sicheren und billigen Frachtweg zu schaffen. Die Fracht soll eine möglichst fixe Kalkulationsziffer bilden. Durch die Kartellierung wird aber die Fracht verteuert, und zu diesem Zwecke wird die Subvention nicht gegeben. Würde trotzdem die Kartellierung gestattet, so wäre aus derselben die Konsequenz abzuleiten, daß für die Kartellrouten die Subvention aufzuhören habe. Wenn der Reeder seinen Vorteil in der Kartellierung sucht und in den durch selbe hervorgerufenen hohen Frachten findet, dann ist es überflüssig, ihm hohe Subventionen zu gewähren.

Das Komitee für den Seeverkehr war aber nach den Ausführungen der Herren v. Hütterott, Ritter v. Kink und Dr. Kolischer (Protokoll vom 8. November 1904, Seite 25 und 26) der Anschauung, daß Kartelle ausnahmsweise zuzulassen sind, und hat demnach den Antrag des Herrn Dr. Kolischer genehmigt, welcher lautet:

„In der Regel ist subventionierten Gesellschaften die Kartellierung der Frachttarife nicht zu gestatten. Nur ganz ausnahmsweise kann in dringenden Fällen mit Einwilligung der Staatsverwaltung davon Umgang genommen werden."

Es fragt sich nun, ob die Tarifsätze schon beim Eingehen in die Verhandlungen zu beantragen wären. Das Komitee ist der Meinung, daß die Tarife gleichzeitig mit der Subvention zu verhandeln sind, und daß erst, wenn die Subventionsart einigermaßen geformt sein wird, die Normaltarife ziffermäßig zu bestimmen seien, und es wird wiederholt betont, daß die Höhe der einen die niederen Ziffern der anderen bedingt.

Vorläufig ist es nur am Platze, über gewisse Grundzüge für die Tarifierung sich zu äußern.

Die jetzigen Normaltarife kommen tatsächlich nicht zur Anwendung. Tarife und Klassifikation sind ganz durchbrochen. Es wird sich vorerst empfehlen, die Güterklassifikation einer Revision zu unterziehen, und zwar in der Art, daß die jetzigen tatsächlich für die einzelnen Artikel zur Anwendung gebrachten Frachtsätze die Basis für die Einreihung der Waren in die Güterklassen bilden. Es wären weiter die Klassen zu vermehren und bei Feststellung der Grenze für die Anwendung des Raumtarifes die Herabsetzung des Gewichtes pro Kubikmeter und die Teilung in mehrere Wertklassen vorzunehmen. Die Tarife wären in Kronen ohne jede Zuschläge zu erstellen.

5.

Was den Antrag bezüglich der Erneuerung des Lloydvertrages anlangt, so besteht kein Zweifel, daß eine neue, nicht belastete Gesellschaft um denselben Subventionsbetrag für die Befrachter mehr leisten oder dieselbe Leistung um einen geringeren Betrag ausführen könnte. Bei Fahrten von zirka 1,860.000 Seemeilen hat der Lloyd pro 1904 zirka 10,380.000 K an Subventionen und Vergütungen erhalten und angesichts der geringen Fahrgeschwindigkeiten ist die Subvention nicht zu niedrig gegriffen. Ausdrücklich muß konstatiert werden, daß ein Vergleich mit den Betriebsausweisen andrer Schiffahrtsgesellschaften zu dem Schlusse bringt, daß nicht die Ziffer der Subvention und nicht die Höhe der Leistungen der Gesellschaft die nicht befriedigende Rentabilität derselben verschulden. Indes hat das Komitee erachtet, daß der Lloyd als alter Vertragsteil in erster Linie als Vermittler des seemäßigen Verkehrs speziell nach dem Osten, jedoch bedingungsweise, in Betracht kommt. Die Zuwendung des langsichtigen und umfangreichen Geschäftes zu raisonablen Konditionen und die Gewährung einer hohen Subvention muß aber an die nicht abänderliche Bedingung geknüpft werden, daß der Lloyd eine Organisation erhält, welche ihn geeignet macht, wirklich der richtige Vermittler des Seeverkehrs zu sein, und in diesem Bestreben soll er die kräftigste Unterstützung des Staates finden.

Es wurde schon auf die Wichtigkeit des Seeverkehrs vom Gesichtspunkte der Güterproduktion und unserer Handelspolitik hingewiesen, ebenso auf die großen Opfer, welche die Bahn- und Hafenbauten erfordern. Aber alle Opfer sind vergeblich und alle Hoffnungen auf eine Entwicklung Triests sind trügerisch, wenn nicht von diesem Hafen aus günstige Verschiffungsgelegenheiten geschaffen werden, wenn nicht die subventionierte Schiffahrtsgesellschaft die Eignung hat, die Güter billiger und schneller an ihren

Digitized by Google

Bestimmungsort zu bringen. Ist die Schiffahrtsgesellschaft nicht in der Lage, den Dienst derart zu versehen, dann wäre sie, weil sie fast ein Monopol hat, ein Hindernis für den Seeverkehr und für die auf ihn gebaute Entwicklung der Produktion. Und würde andrerseits eine Gesellschaft von der Leistungsfähigkeit der Rheder aus den konkurrierenden Häfen dem Export zur Verfügung stehen, dann würde der Verkehr auch dem Hafen von Triest eine sichere Entwicklung bringen. Der kürzere Seeweg ist ein Vorsprung; dieser muß ausgenützt werden und er kann nicht preisgegeben werden wegen der mangelhaften Einrichtungen einer subventionierten Gesellschaft. Es ist nicht möglich und nicht statthaft, das große staatliche und wirtschaftliche Verkehrsinteresse wegen der Mängel der Organisation oder wegen ungünstiger finanzieller Verhältnisse einer privaten Unternehmung hintanzusetzen. Von dieser Anschauung und Sachlage ausgehend, erachtet das Komitee, daß der Lloyd als Kontrahent in Aussicht zu nehmen sei, wenn er eine Organisation erhält, die zur Grundlage hat die Bewältigung des bestehenden und des vergrößerten Verkehrs zu Tarifsätzen und Fahrzeiten, welche es ermöglichen, via Triest nicht teuerer und mit nicht längerer Fahrzeit die Waren an ihren Bestimmungsort zu bringen als aus konkurrierenden Häfen. Der Lloyd müßte weiters geeignet sein, den Dienst verläßlich zu versehen. Er müßte genügende Mittel für die Kompletierung seines Schiffsparks besitzen und sich verpflichten, auch weiterhin günstige allgemeine Transportbedingungen, insbesondere das Konossement betreffend, zu bieten.

Zunächst müssen daher die Transportmittel des Lloyd einer Erörterung unterzogen werden. Hier sehen wir das Bestreben der offerierenden Gesellschaft, den Fahrplan ihren Betriebsmitteln anzupassen, währenddem die Befrachter darauf dringen müssen, daß die Fahrbetriebsmittel den Anforderungen des Itinerärs vollkommen zu entsprechen vermögen. Die Gesellschaft selbst bewertet ihren Geldbedarf zur Erneuerung des Schiffsparkes auf mindestens 30 Millionen Kronen. Das Komitee vermeinte die Fundierung der Gesellschaft, mit der der Vertrag abgeschlossen werden soll, einer Erörterung unterziehen zu müssen, insbesondere in dem Falle, wenn der Industrierat die Gewährung eines Staatsvorschusses empfehlen soll. Es ist bei Prüfung der Bilanz des Lloyd zur Anschauung gelangt, daß eine Gesellschaft mit einem sehr kleinen, reellen Aktivvermögen, mit einer Prioritätenschuld von zirka 40 Millionen Kronen, deren Tilgung sich über die Zeit der Betriebsfähigkeit der hypothezierten Schiffe weit hinaus und bis zum Jahre 1965 erstreckt, die ohne Reservefonds, ohne effektiven Assekuranzfonds verhältnismäßig gegen andere Schiffahrtsgesellschaften übermäßig teuer administriert wird, welche durch Jahrzehnte nicht aus den Kalamitäten herausgekommen ist, sich vor allem sanieren muß, wenn sie für einen so wichtigen Vertragsabschluß genügend fundiert und für das verlangte Staatsdarlehen kreditfähig sein soll.

Es wurden bei den verschiedenen früheren Vertragsverhandlungen dem Lloyd immer die Verträge auch aus dem Grunde bewilligt, damit er sich sanieren könne. Allein, trotzdem die Subvention wieder im Vergleiche zu anderen Gesellschaften und zur Leistungsfähigkeit ausreichend bemessen wurde, ist die Rangierung der Gesellschaft ausgeblieben. Deshalb vermeinte das Komitee, daß es sich empfehlen würde dieses Mal vorerst die Vertragspromesse zu geben, unter der Bedingung, daß sich der Lloyd vertragsfähig macht, und zugleich zu bestimmen, in welcher Weise diese Vertragsfähigkeit zu verstehen sei.

Wenn der Lloyd seine Aufgabe erfüllen will, so muß er natürlich die nötigen Betriebsmittel schaffen, er kann nicht verlangen, daß der Staat allein ihm diese beistelle und eine Subvention gewähre, welche ihm gestatten, ein Aktienkapital, welches tatsächlich nicht mehr vorhanden ist, zu verzinsen und eine ungerechtfertigt teuere Administration unverändert zu erhalten.

Die Bilanz wäre in folgender Weise richtigzustellen:

Es sind auszuscheiden: die Defizite aus den Vertragsjahren 1889 bis 1891 von 904.000 K, welche als Aktivum eingestellt wurden.

Ferner figuriert in der Bilanz die Wertdifferenz der Anleihen mit 3,054.000 K. Die Differenz zwischen dem Nominale der Schuld und dem Betrage, den man für dieselbe erlöste, kann ganz gewiß nicht als ein Aktivum angesehen werden.

Die Außenstände, die laufende Rechnung per 3,907.843 K sind einer Sichtung auf ihre Bonität zu unterziehen; eine Abschreibung hat nicht stattgefunden und es besteht wahrscheinlich die Notwendigkeit, verschiedene Beträge auszuscheiden.

Das Inventar und die Immobilien inner- und außerhalb Triests sind einer Neuinventur und Abschätzung zu unterziehen.

Bei Arsenal und Werkstätte ist mangels eines Erträgnisses die Kapitalisierung auf Grund eines abzuschätzenden reellen Erträgnisses nicht möglich, sohin wäre der reelle Grund- und Sachwert einzustellen.

Das Administrationsgebäude in Triest ist auch zu hoch eingestellt und wäre auf Grund des vierprozentigen Erträgnisses zu kapitalisieren.

Was nun die Hauptpost, nämlich den Wert der Flotte der Gesellschaft anlangt, 46,745.050 K, so wären zunächst die Abschreibungen von zwei Jahren, welche seinerzeit mit Erlaubnis der Regierung unterblieben sind, bei denjenigen der Schiffe, welche noch zu Buche stehen, vorzunehmen, denn es sind ja deswegen doch die Schiffe abgenützt und weniger geworden. Nach der neuen Vertragsbestimmung über das Itinerär wird die Zuweisung der Schiffe für den betreffenden Verkehr erfolgen können, man wird dann erst wissen, welche Schiffe für den neugeregelten Dienst verwend-

bar sind oder nicht. Die verwendbaren Schiffe können mit dem durch die oben erwähnten Abschreibungen festgestellten Werte in das Aktivum aufgenommen werden, die Schiffe jedoch, welche für den neuen Schiffahrtsvertrag nicht mehr ausreichen, wären nur mit dem Verkaufswert einzustellen.

Es kann nicht ein Vorwurf erhoben werden, daß durch diese Bilanzrichtigstellung die Aktionäre irgendwie geschädiget werden. Es wird denselben weder ein Vermögenswert entzogen, noch die Rentabilität der Unternehmung vermindert, es wird lediglich die Konsequenz der bisherigen Geschäftsführung gezogen.

Nachdem nun nach Richtigstellung der Bilanz das reelle Aktivvermögen gegen die jetzige Ausweisung sich reduzieren würde, so müßte dasselbe durch effektive Kapitalszuflüsse auf mindestens 20 Millionen Kronen erhöht werden und sohin ein großer Teil der Mittel für die Kompletierung des Schiffsparkes von der Gesellschaft selbst aufgebracht werden. In diesem Falle soll der Industrierat dafür eintreten, daß dem Lloyd ein ausreichender Betrag als verzinslicher Vorschuß, hypotheziert auf die Schiffe, rückzahlbar in Raten von den Subventionsbeträgen und lediglich zum Baue von Schiffen, die hauptsächlich für den Güterverkehr bestimmt sind, gewährt werde. Selbstverständlich ist der heimische Schiffbau in erster Linie zu berücksichtigen und können Schiffskäufe nur unter Genehmigung des Handelsministeriums vollzogen werden. Auf diese Weise würden die Betriebsmittel gemeinsam von den Verfrächtern und Befrächtern, nomine dieser vom Staate, von diesem allerdings nur darlehensweise, aufgebracht werden.

Was die Organisation anlangt, so hat sie einerseits die verläßliche Erfüllung des Dienstes, anderseits die Rentabilität des Unternehmens zum Zwecke.

Die Staatsaufsicht hat sich naturgemäß nach erster Richtung zu bewegen — sie ist vielleicht in strengerem Maße zu handhaben als bisher — aber immerhin ist der zweite Vertragsteil, der Staat, auch daran interessiert, daß die Geschäftsführung eine entsprechende ist, weil ein rentables Unternehmen immer in seinen Leistungen, sowohl was das Itinerär als was die Tarife und die allgemeinen Frachtbedingungen anlangt, den Bedürfnissen der Befrächter besser und getreuer wird nachkommen können und weil, je rationeller die Geschäftsführung ist, desto geringer die Subvention sein kann. Aus diesem Grunde glaubt das Komitee auch auf die im Verhältnisse zu anderen Gesellschaften großen Betriebsspesen des Lloyd hinweisen zu sollen, erachtet es aber nicht für angemessen, dieselben an dieser Stelle weiter zu erörtern.

Das Komitee empfiehlt ferner — im Gegensatze zu den von Hofrat Ritter von Vukovič im Namen der Komiteemitglieder aus Triest und aus dem Küstenlande als Minoritätsvotum angemeldeten und dem Sitzungsprotokolle einverleibten Antrage — die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach Wien, weil von hier sich der größte Teil des Frachtgeschäftes entwickelt organisatorische Verfügungen der Verwaltung hier leichter zustandekommen dürften und der Verkehr mit der Zentralstelle unmittelbar erfolgen kann.

Die Vertragsdauer erachtet das Komitee mit 15 Jahren für vollständig ausreichend. Ein längeres Engagement hat keine ausreichende Begründung. Der Schiffbau wird nicht aufhören, es wird immer Schiffahrtsgesellschaften geben, welche sich erbieten werden, gegen mehr oder weniger reichliche Subvention regelmäßige Fahrten zu machen. Es ist auch zu beachten, daß Zölle und politische Änderungen den Seeverkehr beeinflussen können und es ist fraglich, ob der Lloyd, trotz der jetzigen Sanierungsaktion, in einiger Zeit das geeignete Schiffverkehrsunternehmen bilden wird. Das sind Gründe für ein kürzeres Engagement und keine triftigen Gründe bestehen für eine größere, für länger als 15 Jahre bestimmte finanzielle Belastung des Staates.

Im übrigen wird auf die den Mitgliedern des Industrierates zugekommenen Verhandlungsprotokolle und auf die umfang- und inhaltsreichen Publikationen des Bureaus des Industrierates und des maritimen Departements über Fragen des Seeverkehres, insbesondere den Lloyd betreffend, verwiesen und dem Bureau für die bezüglichen Arbeiten an dieser Stelle Dank und Anerkennung ausgesprochen.

Das Komitee erlaubt sich nunmehr, dem Industrierate zu empfehlen, die folgende gutächtliche Äußerung in Angelegenheit des Seeverkehres abzugeben:

1. Von der Anschauung ausgehend, daß zur Aufrechthaltung und Entwicklung der Güterproduktion und des Exportes zur See, der immer mehr zur Notwendigkeit wird, auch weiterhin die Sicherung regelmäßiger, ausreichender Schiffahrtsverbindungen unumgänglich geboten erscheint, soll diese Sicherung, soferne raisonable Bedingungen seitens des Reeder gestellt werden, nicht durch eine staatliche Schiffahrt, sondern durch Subventionsverträge, bei welchen der staatliche Einfluß genügend gewahrt ist, erfolgen.

2. Es empfiehlt sich, den Verkehr durch verschiedene Verträge, eventuell mit verschiedenen Gesellschaften sicherzustellen und als Verkehrsgebiete sind in Aussicht zu nehmen:

a) Verkehr nach dem Osten: Mittelmeer — und indischer Dienst, Verkehr nach China, Japan, Persien, ferner nach Ostafrika;

b) der Verkehr nach dem gesamten Amerika;

c) der adriatische Dienst mit anzufügendem Lokaldienst für Triest und das Küstenland.

3. In Anbetracht der noch ausstehenden Propositionen Ungarns über die Erneuerung des Abkommens vom 20. Jänner 1898 und über die Bedingungen desselben können bezüglich der Relationen nach dem europäischen Westen die Äußerungen des Industrierates erst in einem späteren Zeitpunkte abgegeben werden.

4. Hinsichtlich der Parallelfahrten: In Ansehung des Marineunterstützungsgesetzes bezüglich der Reisezuschüsse auf dem Standpunkte des Industrierates stehend, daß beschränkte Reisezuschüsse auch für Fahrten neben den subventionierten Linien gewährt werden sollen, erscheint es jedoch zulässig, daß die subventionierten Gesellschaften für nicht vertragsmäßige Fahrten auf einer vertragsmäßigen Linie außerhalb des Mittelmeeres auch Anspruch auf Zuschüsse gemäß dem Marineunterstützungsgesetze haben sollen.

5. Die bestehenden Itineräre sind zu ergänzen und zu ändern, und zwar:

Bezüglich des Mittelmeerdienstes: Beschleunigung der Alexandrien-Eillinie und Erhöhung des Tonnengehaltes der Schiffe, Beschleunigung der thessalischen und griechisch-orientalischen Linie durch Auslassung minder wichtiger Zwischenhäfen, Herstellung einer wöchentlichen Verbindung von Triest mit Syrien während der Wintermonate, Einrichtung einer wöchentlichen Linie nach Batum.

Bezüglich des Überseedienstes: Ausgestaltung der Bombaylinie in der Richtung, daß die Schnelligkeit der Schiffe und der Tonnengehalt vermehrt wird; Ausdehnung des ostasiatischen Dienstes durch Affluenzlinien von Singapore, zunächst nach Siam und den Sundainseln, dann nach den Haupthäfen Chinas, später nach Australien; Saisonfahrten nach Persien.

Nach dem Westen: Aufnahme des Verkehres nach Argentinien.

Im allgemeinen die Abkürzung der Fahrtdauer und insbesondere für die Relationen jenseits des Suezkanals mindestens auf die Fahrzeit aus konkurrierenden Häfen.

6. Hinsichtlich des Tarifwesens.

In der Regel ist subventionierten Gesellschaften die Kartellierung der Frachtbriefe nicht zu gestatten; nur ausnahmsweise kann mit Einwilligung der Staatsverwaltung in dringenden Fällen von dieser Regel Umgang genommen werden.

Keineswegs sollen die Tarife höher als jene konkurrierender Häfen sein und mit Rücksicht auf die kürzere Linie soll eine verhältnismäßige Herabsetzung der Tarife bei Artikeln, für welche ein größeres Exportbedürfnis besteht, erfolgen. Die Tarife sind zeitweilig auf ihre Anpassung an die wirtschaftlichen Interessen zu revidieren. Es ist das maritime Departement des Handelsministeriums durch ein Tarif- und kommerzielles Bureau auszugestalten.

Es ist vor der Bestimmung der Normaltarife die Güterklassifikation zu revidieren, es sind die Klassen zu vermehren und bei Feststellung der Grenze für die Anwendung des Raumtarifes die Herabsetzung des Gewichtes pro Kubikmeter vorzunehmen. Die Tarife sind in Kronen ohne Zuschläge zu erstellen.

7. Hinsichtlich der Erneuerung des Lloydvertrages empfiehlt der Industrierat, den Lloyd in erster Linie als Vermittler des Verkehres nach dem Osten in Aussicht zu nehmen:

wenn er eine Organisation erhält, welche zur Grundlage hat die Bewältigung des Verkehres zu Tarifsätzen und Fahrzeiten, welche es ermöglichen via Triest mindestens nicht teurer und nicht in längerer Frist die Waren an ihren Bestimmungsort zu bringen, wie aus den konkurrierenden Häfen des Auslandes;

wenn er durch seine Organisation befähigt erscheint, den Dienst verläßlich zu versehen;

genügende Mittel zur Kompletierung seines Schiffparkes ausweist;

sich weiters verpflichtet, auch weiterhin günstige Transportbedingungen, insbesondere das Konnossement betreffend, zu bieten;

den Sitz der Gesellschaft nach Wien verlegt.

Unter obigen Voraussetzungen wird empfohlen, dem Lloyd ein ausreichendes, auf den Schiffen hypothesiertes Darlehen zur Anschaffung für Schiffe, welche hauptsächlich dem Frachtenverkehr dienen sollen, zu gewähren.

8. Über die Angemessenheit der Subvention und der Normalfrachtsätze wird der Industrierat eine spezielle Äußerung erstatten.

Dr. Heinrich Kolischer,
Obmann-Stellvertreter.

Julius Singer,
Referent.

Digitized by

8.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 2. Sitzung der III. Abteilung vom 30. Jänner 1905.

Vorsitzender Herrenhausmitglied Artur **Krupp**: Wir gehen zum ersten Punkte der Tagesordnung über, das ist der Bericht des Subkomitees zur Beratung der Fragen des Seeverkehrs über den Antrag des Mitgliedes Hofrats Ritter v. Vuković, betreffend die Erneuerung des Lloydvertrages und den Abverkauf des Lloydarsenales.

Referent Kommerzialrat **Singer**: Meine Herren! Das Referat bildet den Entwurf der gutächtlichen Äußerung, welche das Subkomitee dem Industrierate unterbreitet, damit sie nach erfolgter Genehmigung des Industrierats dem Handelsministerium übergeben werden könne. Es ist in einem wichtigen Punkte, nämlich bezüglich der Tarifsätze, also nach dem Itinerär des wichtigsten Punktes, rückständig. Eigentlich sollte ja — das würde vielleicht der Industrie am besten entsprechen — ein vollständig ausgearbeiteter Artikeltarif, nach den verschiedenen Relationen übersichtlich geordnet, vorgelegt werden. Wir sind dieser Arbeit nicht ausgewichen, wir haben sie nur zurückgestellt und ich möchte mit einigen Worten sagen, warum das geschehen ist. Wir hielten es für vorteilhafter, erst die allgemeinen Bedingungen festzustellen, über die eine Einigung zu erzielen sei; dann erst, wenn über diese allgemeinen Bedingungen eine Einigung erzielt wurde, kann die Frage der Subvention, ihre Art und ihre Höhe und im Zusamenhange damit die Tarifrage verhandelt werden.

Die Höhe der Ziffer der Subvention bedingt ja die Niedrigkeit der Ziffern des Tarifes. Würden wir nun mit Tarifen hervorgetreten sein, welche nicht gerade niedrig sind, so würden wir kaum Ihre Zustimmung gefunden haben und ich glaube nicht, daß deshalb der Lloyd seine Forderungen bezüglich der Höhe der Subvention herabgesetzt hätte.

Würden wir umgekehrt heute schon die minimalen Ziffern genannt haben, so könnte es geschehen, daß wieder höhere Forderungen bezüglich der Subvention gestellt werden. Außerdem ist es unmöglich, in einem Plenum Tarifsätze für einzelne Artikel zu vereinbaren. Die Abstimmung darüber geschieht gewöhnlich in der Art, daß eine Majorität über die Tarifsätze eines Artikels entscheidet, an dem sie nicht interessiert und über dessen Tarifbedürfnisse sie eigentlich nicht unterrichtet ist. Wenn wir in Kenntnis sein werden, daß die Grundzüge des Referats akzeptiert sind, und wenn die Art der Subventionierung einigermaßen geklärt sein wird, dann werden wir uns vorbehalten, bei der Erstellung der Tarifsätze für die verschiedenen Artikel nach verschiedenen Relationen mitzuwirken. Aus diesem Grunde halte ich es auch nicht für angemessen, jetzt die Ziffer der Subvention zu nennen. Ich möchte aber erwähnen, daß zu den vielen Materialien, die wir bereits über die Frage des Seeverkehrs und speziell über die Erneuerung des Lloydvertrages besitzen, in den nächsten Tagen eine neue Arbeit unseres Kollegen Schweiger hinzukommen wird, in welche ich bereits Einsicht genommen habe und von welcher ich sagen kann, daß sie ein sehr willkommener Leitfaden für jene Mitglieder sein wird, welche nicht in der Lage waren, die ausländische Literatur und die vielen Folianten zu studieren, welche hier bereits in Druck gelegt wurden.

Bei den Anträgen, welche wir gestellt haben, sind nicht alle Punkte des Vertrages erörtert. Es gibt manche Punkte, die in Behandlung zu nehmen wären, aber das sind Dinge, die mehr in die Verwaltung gehören und die nicht Gegenstand einer formellen Beschlußfassung sein können.

Man kann zum Beispiel nicht sagen, daß die Schiffe regelmäßig ankommen müssen. Das ist in den Worten „pünktliche Erfüllung des Dienstes" enthalten. Dasselbe gilt von den Strafgeldern. Das Referat ist also auch in dieser Hinsicht nicht vollständig.

Zu den Anträgen übergehend, bemerke ich, daß in zwei Punkten keine Einstimmigkeit erzielt wurde, und zwar bezüglich der Parallelfahrten und bezüglich der Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach Wien. Bezüglich der Parallelfahrten hat der Industrierat den Standpunkt eingenommen, daß sie im Überseedienste zu subventionieren sind.

Nach den Informationen, welche mir zugekommen sind, besteht das Finanzministerium darauf, daß das jetzige Marineunterstützungsgesetz in diesem Punkte nicht geändert werden soll, daß also die Parallelfahrten nicht subventioniert werden. Nun gibt es da zwei Wege. Entweder es wird dem Lloyd durch den Weiterbestand des jetzigen Gesetzes die Konkurrenz ferngehalten werden, dann müßte man dem Lloyd eine größere Transportpflicht auferlegen. Wenn er nämlich nur verpflichtet ist, einmal in einer gewissen Zeit zu fahren, und wenn man ihm die Konkurrenz fernhält, so hat er die Verpflichtung, den gesteigerten Verkehr zu bewältigen. Das würde nichts anderes bedeuten als eine Vermehrung der Fahrten.

Digitized by Google

Der andere Standpunkt ist, daß man den Lloyd bezüglich der nicht fahrplanmäßigen Fahrten im Überseedienst mit der freien Marine gleichstellt. Die Mehrheit des Subkomitees hat sich auf den Standpunkt gestellt, daß für Parallelfahrten neben subventionierten Linien ermäßigte, beschränkte Prämienzuschüsse gewährt werden. Auf diese Zuschüsse soll der Lloyd denselben Anspruch haben wie der freie Reeder? Wenn er etwas leistet außer seinem Vertrag, so soll ihm die entsprechende — ich wiederhole — ermäßigte Entschädigung zukommen.

Der zweite Punkt, in welchem wir nicht einig waren, ist die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach Wien. Dem Antrage wurde entgegengehalten, daß dort, wo der eigentliche Schiffsbetrieb stattfindet, auch die Verwaltung ihren Sitz haben soll. Gegenwärtig ist die Verwaltung des Lloyd geteilt. Ein Komitee ist in Wien, eines in Triest. Ich glaube, das ist jedenfalls das schlechteste. Man hat die Wahl: Wien oder Triest, aber eine Teilung des Verwaltungsrates ist immer ein Mangel. Die Vereinigung der Verwaltung und der Direktion in Triest hat ihre Vorteile, aber anderseits muß man sagen, daß es bei den großen reorganisatorischen Arbeiten, welche der Lloydverwaltung vielleicht bevorstehen, besser ist, diese Arbeiten nicht unter dem Einflusse der Triester Verhältnisse zu beschließen.

Außerdem ist in Wien der Sitz der Zentralstellen, was einen unmittelbaren Verkehr ermöglicht. Außerdem ist hier der Sitz der großen Verfrachter. Die Verbindung mit der Direktion ist durch das Telephon hergestellt.

Diese Argumente wiegen reichlich das eine Argument auf, daß die Verwaltung mit der Direktion unten vereinigt bleiben muß.

Zum Berichte habe ich noch folgendes nachzutragen. Eine Zifferkorrektur ist bereits gemacht worden, was den Verkehr nach China und Japan anbelangt, und zwei weitere Ziffern bezüglich der durchlaufenen subventionierten Meilenzahl und der Höhe der Subvention, die mir amtlich bekannt gegeben wurden, bedürfen einer nochmaligen Kontrolle. *(Beifall.)*

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger**: Die Handelsverträge wurden auch im Detail von Nichtparlamentariern ausgearbeitet, und es war sicherlich nicht zum Schaden des Staates. Derselbe Usus sollte auch bei den Marineangelegenheiten eingehalten werden. Wir haben aber bis jetzt nur in großen Umrissen gearbeitet, während doch die Details die Hauptsache sind. Das französische Gesetz ist von Estier aus Marseille, einem Nichtparlamentarier, verfaßt und ein Referent hat es im Parlament vertreten. In Amerika tut dies die Merchant Marine Commission, welche an beide Häuser des Parlaments Bericht erstattet, in England eine gemischte Kommission aus Parlamentariern und Nichtparlamentariern, welche die Arbeit für das Parlament bis in die kleinsten Details vollendet. Der Usus, wie er bei uns üblich war, daß der Beamte sozusagen Initiative und Exekutive vereinigt gehabt hat, und daß man Marineangelegenheiten sozusagen als Geheimnis betrachtet hat, ist nicht am Platze. Unser ganzer Export hängt davon ab. Man kann von einem Beamten nicht erwarten, daß er, wenn er plötzlich sich mit Marineangelegenheiten beschäftigt, die Sache gründlich beherrsche. Die Ausführung der verschiedenen Vorschläge, die Exekutive, ist genügend Arbeit für die Beamten. Unsere bisherige Arbeit ist unvollkommen. In großen Zügen, wie sie der Herr Referent vorgebracht hat, bin ich mit ihr vollkommen einverstanden. Allein ich betrachte gerade die Details als die Hauptsache. Man muß genaue Ziffern nennen und genau sagen: das kostet 8 K pro Kubikmeter, man muß in so und soviel Tagen nach Bombay und Shanghai kommen u. s. f., sonst ist die Arbeit nur zur Hälfte gemacht.

Ich habe in letzter Zeit eine Schrift verfaßt, von der der Herr Referent gesprochen hat, und habe versucht, 15.000 Seiten Lektüre in diese paar Seiten hineinzupressen. Ich glaube, daß diese Arbeit die Möglichkeit bieten wird, etwas Belehrung in diese Sache zu bringen. Ich habe mir insbesonders vor Augen gehalten, daß es unsere Aufgabe ist, zu sanieren, und daß das Schimpfen nur eine Nebensache ist.

Wenn ich schon von Schimpfen rede, so möchte ich einer mir in letzter Zeit zugekommenen Schrift des Herrn Dr. Viktor Ritter v. Bauer in Brünn, welche unliebsames Aufsehen gemacht hat, Erwähnung tun.

Die Schrift ist gut verfaßt, sie hat nur den einen Fehler, daß Wahrheit und Dichtung vermengt ist. Wenn man sanieren will, muß man klar sehen, Übertreibungen taugen nichts. Ich will nicht sagen, daß Herr v. Bauer übertrieben hat, sondern nur, daß er irregeführt wurde. Immerhin ist seine Arbeit derart, daß ich ihn mit Freuden in unserer Mitte begrüßen würde. Ein Hauptpunkt in seiner Arbeit ist, daß er den Verkehr des Lloyd im allgemeinen verdammt. Er hat ihn dabei fast gar nicht, nur auf kurze Strecken benützt. Dort, wo er ihn benützt hat, lobt er ihn. Soweit er ihn aber vom Hörensagen kennt, tadelt er ihn. Ein weiterer Punkt in seiner Arbeit ist, daß er die Agenten des Lloyd verdammt. Er steht auf dem Standpunkte: Der Agent muß um jeden Preis ein Österreicher sein. Nun muß man aber in Betracht ziehen, daß es sich bei einem solchen Posten oft um viele Millionen handelt, der Mann muß also kreditfähig und vertrauenswürdig sein und es genügt nicht, daß er bloß Österreicher ist. Ich will einige Details bringen, wie weit Herr Bauer in diesem Punkt gegangen ist. In Kalkutta spricht er geradezu mit Verachtung von einer Firma Sassoon. Dieser Mann ist ein Abgeordneter des englischen Parlaments, der König von England macht fast täglich Besuch bei ihm, er hat ungefähr dieselbe Bedeutung wie Rothschild hier.

Digitized by Google

Herr Bauer aber spricht von ihm geradezu mit Verachtung.

In Yokohama empfiehlt er eine Firma Heller Bros. Die augenblickliche Agentur hat bisher die Firma Pollak Bros. Diese hält er für nicht würdig. Heller hat sich dort mit Subventionen etabliert, die ihm reichlich zugeflossen sind, Pollak haben es ohne Subvention zu etwas gebracht. Beide sind Österreicher. Ich verstehe also nicht, warum er die Agentur dem einen wegnehmen und dem andern geben will.

Weiters spricht Herr Bauer über die lange Fahrtdauer. Nun, das ist eine allgemeine Klage. Der Norddeutsche Lloyd fährt nach China in 30 Tagen, die Hamburg--Amerika-Linie in 45, der Lloyd in 60 Tagen. Wenn man also 45 Tage für den Lloyd stipulieren würde, wäre das ausreichend. Die Schnelligkeit ist nicht so von Bedeutung. *(Widerspruch.)* Wenn man den Lloyd zwingt, schnell zu fahren, so wird er entsprechend mehr Kohle verbrauchen. Das müßte man dann mit der Subvention wettmachen. Man kann nicht blindlings Schnelligkeit fordern, ohne gleichzeitig in die Tasche zu greifen. Wozu auch übrigens die Geschwindigkeit? Der Lloyd bekommt fast gar keine Rückfracht, er fährt fast ganz leer und führt nur einige Passagiere. Wozu also die ungeheure Geschwindigkeit?

Er spricht ferner über die Unregelmäßigkeit der Ankünfte und Abfahrten der Dampfer. Dies ist ganz richtig und sehr tadelnswert.

Er bringt weiters eine Passagiergeschichte aus Singapore, wo sich ein Zollbeamter trotz Platzmangel eine Karte sozusagen erzwungen hat. In Bombay hat er keinen Platz gefunden und da hat ihn ein Offizier in seine Kabine genommen. Das ist doch nur sehr schön und man kann niemandem daraus einen Vorwurf machen, zumal vorher ausdrücklich betont wurde, daß alles besetzt ist. So etwas kommt übrigens auch hier bei den Waggons-lits vor.

Was das Anlaufen des Hafens in Shanghai betrifft, so ist das keine so leichte Sache. Das Schiff muß wegen der Barre sehr lange draußen liegen und Shanghai ist der teuerste Hafen der Welt. Daß das Schiff also auch ohne Fracht dort anhält, ist nicht so einfach. Herr Bauer meint weiters, daß der Lloyd vor den Minen, die dort ausgestreut sind, Furcht hat. Das ist richtig, leider fürchtet der Lloyd die Minen in einer Entfernung von 3000 Meilen. Er refusiert daher alle Waren, die man da verfrachten will, wie Wolle, Zucker, Spiritus u. a. Wenn man ihm vorhält, daß andere Gesellschaften diese Waren nehmen, sagt der Lloyd: „Wir sind vorsichtig, wir nehmen keine solchen Frachten". Und so müssen wir die Waren auf einem kolossalen Umweg verfrachten. Seit Anfang des Krieges ist es nicht möglich, diese Artikel, die für uns so wertvoll sind, über Triest zu schicken. Wir haben diesbezüglich bei der Regierung Beschwerde erhoben, sie bleibt aber so teilnahmslos, als ob sie gar nicht die Aufsichtsbehörde wäre.

Weiters klagt Herr Bauer, die Beamten des Lloyd wagen sich nicht auf das Wasser. Das ist absolut richtig. Die Beamten sind wasserscheu. *(Lebhafte Heiterkeit.)* Auch sonstige Bemerkungen über Personalien und Organisation sind absolut richtig.

Noch eines möchte ich erwähnen. Wir hatten gestern eine Besprechung mit einem Kaufmann aus Shanghai. Dieser meinte, es wäre von großem Vorteile, wenn man von Triest direkt nach Japan mit großen Dampfern fahren könnte, während Pendeldampfer den Verkehr nach Tientsin und Niutschwang u. s. w. vermitteln sollen. Diese Pendelschiffe wären fortwährend an der Küste beschäftigt und unsere Schwierigkeiten wären beseitigt. Tientsin ist ein Hafen der Zukunft. Wir müssen nach Shanghai kommen und da erpreßt man uns mit den Frachten. Wir müssen dort auf der Küste dieselbe Fracht bezahlen, wie wenn wir direkt von Triest nach Shanghai verfrachteten.

Ich behalte mir noch vor, über diesen Gegenstand ausführlich zu sprechen. Wenn man meine Broschüre gelesen hat, dürfte man meine Bemerkungen verstanden haben.

Vorsitzender: Die Details, die Herr Schweiger vorgebracht hat, sind im Subkomitee erledigt worden und gehören eigentlich nicht mehr in die III. Abteilung hinein. Auch sind die Daten den Herren dadurch schon bekannt, daß ihnen die Broschüre des Herrn v. Bauer eingeschickt wurde.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer:** Ich bin nicht der Ansicht des Herrn Vorsitzenden, daß die Erörterung der Fragen im Subkomitee für die III. Abteilung maßgebend ist. Die Auffassung des Subkomitees ist in dem Referate des Referenten niedergelegt, diese Auffassung muß aber in allen Details von der III. Abteilung geprüft werden. Nach meiner Anschauung steht jedem Mitgliede das Recht zu, hier über alle Details zu sprechen, nachdem doch diese Herren, welche Mitglieder des großen Komitees, nicht aber auch des Subkomitees sind, über manche Details informiert werden wollen.

In formeller Beziehung würde ich vorschlagen, daß über jede der acht Satzungen des Referates eine besondere Debatte abgeführt werde und, wenn die Summe der Ideen, welche in diesen acht Satzungen enthalten ist, für das Komitee nicht ausreichen sollte, dann würde eventuell eine weitere Satzung anzufügen sein.

Vorsitzender: Da zu dem Antrage des Herrn Dr. Kolischer niemand das Wort wünscht, will ich nur bemerken, daß auch ich von dem Vorschlage, den Herr Dr. Kolischer gemacht hat, ausgegangen bin bei der Bemerkung, die ich gemacht habe. Ich bin der Ansicht, daß die Herren ohnehin bei den einzelnen Punkten sprechen werden, und will eine allgemeine

Diskussion vermeiden, weil ich fürchte, daß wir sonst kein Absehen haben, mit dem ersten Punkte der Tagesordnung fertig zu werden.

Da die Herren mit dem Antrage des Herrn Dr. Kolischer einverstanden sind, gehen wir zur Beratung der einzelnen Punkte über.

Referent *(liest)*:

„Von der Anschauung ausgehend, daß zur Aufrechthaltung und Entwicklung der Güterproduktion und des Exportes zur See, der immer mehr zur Notwendigkeit wird, auch weiterhin die Sicherung regelmäßiger, ausreichender Schiffahrtsverbindungen unumgänglich geboten erscheint, soll diese Sicherung, soferne raisonable Bedingungen seitens der Reeder gestellt werden, nicht durch eine staatliche Schiffahrt, sondern durch Subventionsverträge, bei welchen der staatliche Einfluß genügend gewahrt ist, erfolgen."

Vorsitzender: Wünscht jemand das Wort? *(Niemand meldet sich.)* Punkt 1 ist angenommen.

Referent *(liest)*:

„Es empfiehlt sich, den Verkehr durch verschiedene Verträge, eventuell mit verschiedenen Gesellschaften sicherzustellen und als Verkehrsgebiete sind in Aussicht zu nehmen:

a) Verkehr nach dem Osten: Mittelmeer — und indischer Dienst, Verkehr nach China, Japan, Persien, ferner nach Ostafrika;
b) der Verkehr nach dem gesamten Amerika;
c) der adriatische Dienst mit anzufügendem Lokaldienst für Triest und das Küstenland."

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer**: Ich will mich über die Frage des afrikanischen Dienstes äußern und will zunächst über die Prinzipien sprechen, welche die zu subventionierende Gesellschaft — ich spreche ausdrücklich so allgemein, weil ich nicht weiß, ob der Staat gerade mit dem Lloyd das Abkommen machen soll oder machen kann — einzuhalten hat. Da muß ich mir die Frage vorlegen: Woran soll den Steuerträgern in Österreich gelegen sein? Sollen wir Luxusgeschäfte machen oder Geschäfte, die der Allgemeinheit zu nutze kommen? Ein Luxusgeschäft ist es, den reichen Mann zu spielen.

Es ist eine bekannte Tatsache, daß die Schiffe welche von Triest nach Alexandrien verkehren, zum geringsten Teile Warenschiffe sind. Sie werden wegen ihrer luxuriösen Einrichtung zumeist von den Engländern für den Saisonverkehr nach Ägypten benützt.

Ich habe nichts dagegen, wenn so etwas auf österreichischen Schiffen geschieht. Wenn ich aber eine bestimmte Summe Geldes von dem Steuerträger erpresse, so muß ich fragen, ob ich den Luxus der englischen Damen oder ob ich die österreichische Produktion zu unterstützen habe.

Da muß ich mir nun namentlich bezüglich der Ostafrikalinie die Antwort geben, daß es eine Anomalie bei unseren budgetären Verhältnissen ist, wenn wir eine Schiffahrtsgesellschaft mit einer Linie haben, welche de facto zu nichts anderem benützt wird als zu einem bequemen, mit gutem Essen ausgestatteten Kommunikationsmittel für das englische Publikum. Wenn demgemäß die österreichische Güterproduktion in der nächsten Zeit die Ostafrikalinie ebensowenig brauchen wird, wie sie sie bis jetzt gebraucht hat, so kann bei dem Umstande, daß wir für Subventionen nur wenig Geld aufbieten können, dieser Linie absolut nicht das Wort gesprochen werden.

Jeden zweiten Monat wurde ein Schiff nach Ostafrika expediert, jetzt probiert man es jeden Monat und die Linie hat sich nicht gebessert, der Verkehr unserer Güterproduktion nach Ostafrika wurde auf diesem Wege nicht gehoben. Das kostet Hunderttausende und im Laufe der Zeit Millionen und hat de facto keinen anderen Zweck, als daß die österreichische Flagge die ost- und südafrikanischen Häfen aufsucht, daß man sie sieht, daß die besten Schiffe des Lloyd hinkommen, aber unserer Industrie und unserer Güterproduktion bringt dies gar keinen oder einen nicht nennenswerten Nutzen im Verhältnisse zum Aufwande an Steuergeldern. Bei der Ostafrikalinie muß ich absolut auf die Engländer vergessen, muß ich nur an meine Leute denken. Wenn ich mir berechne, wie viel Subvention mit jedem Meterzentner, den ich nach Ostafrika bringe, mitgeht, dann sage ich, dieser Verkehr rentiert sich nicht, die Subvention kostet mehr als die Ware wert ist. Wenn also die weitere Erfahrung lehren wird, daß sich die österreichische Produktion in der nächsten Zeit für den ostafrikanischen Platz nicht einrichtet und daß es eine Luxuslinie für die Engländer ist, dann kann ich nicht raten, diese Linie derartig zu subventionieren. Ich kann überhaupt nicht bei allen Sachen ins Extrem gehen. Gewiß wollen wir lieber über Triest als über Hamburg fahren, aber die Idee, dem österreichischen Steuerträger solche Verpflichtungen aufzuerlegen, bedeutet, das Kind mit dem Bade auszuschütten. Ich muß also, wenn ich für die Resolution 2 stimmen werde, diese Argumente bezüglich der Ostafrikalinie vorbringen und muß sie nochmals damit unterstützen, daß wir bei der ganzen Aktion auf den Export von Waren und nicht auf den Luxustransport fremder Passagiere Rücksicht nehmen müssen. Unter diesem Vorbehalte werde ich für den Absatz 2 stimmen.

Referent: Ich habe den Ausführungen des Herrn Vorredners eine Bemerkung bezüglich des unverhältnismäßigen Steigens der Ausgaben hinzuzufügen. Im Jahre 1903 hat man für 6 Fahrten 480.000 K bezahlt, im Jahre 1904 hat man für 12 Fahrten

Digitized by Google

nicht etwa das Doppelte, 260.000 K, sondern 1,440.000 K gezahlt und Tatsache ist, daß der Verkehr in Ein- und Ausfuhr 2323 Tonnen beträgt, also über 200 Waggons, was in keinem Verhältnisse zum Kostenaufwande steht. Man will eben erst den Verkehr wecken. Die Frage ist, ob dies gelingen wird. Die bisherigen Erfolge deuten nicht darauf hin. Jedenfalls ist die Linie verhältnismäßig zu reich dotiert.

Mitglied Ritter von **Hütterott**: Ich glaube, man kann sich in dieser Frage entweder auf den Standpunkt stellen, daß ein Verkehr nach einem Lande existiert, und dann wird die Dampfschiffahrt von selber kommen und wird diesen Verkehr immer mehr bewältigen können, oder daß kein Warenverkehr existiert, und dann muß eine Dampfschiffahrt eingerichtet werden, damit auch dorthin ein Warenverkehr gehe. Mir würde der erste Standpunkt besser gefallen, weil es besser wäre, wenn die Dampfer dem Warenverkehre folgten. Wir haben aber nur einen sehr geringen Verkehr nach Afrika und nur die Aussicht, daß mit der Einrichtung der Lloydfahrten ein Verkehr kommen kann, muß uns trösten, wenn wir für diesen Verkehr eine hohe Subvention bewilligen müßten. Ich würde bedauern, wenn diese Linie aufgegeben würde, und sie müßte aufgegeben werden, weil sich keine Gesellschaft finden wird, welche sie ohne Subvention aufrecht erhält. Triest geht einer großen Entwicklung entgegen, neue Eisenbahnen dahin werden gebaut, so daß dort Waren zur Verschiffung kommen werden, die heute noch nicht verschifft werden können. Es wird dann nötig sein, daß wir von Triest nach allen Richtungen einen Verkehr haben, und da ist die Richtung nach Ostafrika sehr wichtig. Im übrigen ist es nicht schlecht, wenn eine Dampferverbindung hauptsächlich Passagiere transportiert. Es handelt sich nicht nur um englische Damen, sondern überhaupt um einen regen Passagierverkehr und es ist die Frage, ob dieser Verkehr nicht dem Warenverkehre vorzuziehen ist. Wenn ein Passagierverkehr besteht, so ist seine natürliche Folge auch der Warenverkehr. Es kann auch umgekehrt kommen. Aber da wir keine Waren haben, transportieren wir Passagiere. Es kann der österreichischen Industrie nicht schaden, wenn zum Beispiel der Sultan von Zanzibar mit dem nächsten Lloyddampfer in Triest ankommt. Die Welt redet davon, es wird Spektakel geschlagen.

Sicher ist, daß auf der ganzen Ostafrikalinie die Lloydlinie die erste ist; der ganze Verkehr von Hafen zu Hafen gehört dem Lloyd. Großen Verdienst hat er nicht davon, aber ich glaube, die Sache wird sich noch entwickeln. Ich glaube, der Lloyd hat schon den Fehler begangen, daß er mit seinen Linien erst nachgekommen ist. Nach der Eröffnung des Suezkanales hat es noch viele Jahre gedauert, ehe der Lloyd dort gefahren ist, weil nur wenig Warentransport da war. Er ist erst später gekommen und hat schwere Mühe gehabt, sich das Feld zu erobern, das bereits englische und französische Dampfer eingenommen hatten. Wenn der Lloyd heute die Ostafrikalinie aufgibt — und das muß er tun, wenn er keine Subvention bekommt — so wird sie von anderen aufgenommen und es wird schwer fallen, sie später zu erobern. Ich möchte im Sinne des Referates dafür plaidieren, daß wir dem Lloyd diese Subvention voll zubilligen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vukovič**: Wenn man die Ostafrikalinie lediglich nach den Erfolgen beurteilt, die bis jetzt im Warenexporte erzielt wurden, so müßte man allerdings diese Linie sofort auflassen, weil die Resultate des Warenexportes nicht die befriedigendsten sind. Wenn man aber prüft, welche Motive seinerzeit für die Einrichtung dieser Linie maßgebend waren, so wird man dem Lloyd und der Regierung Recht geben, daß sie diese Linie in der bisherigen Form beibehalten.

Ich kann da dem Herrn Kollegen Dr. Kolischer nicht zustimmen. Triest hat bekanntlich die schnellste Verbindung gegen den Suezkanal und gegen Südafrika und speziell gegen die neuen englischen Besitzungen in Südafrika. Man wollte über Triest speziell einen schnellen Passagierverkehr einrichten und man hat dazu die Schiffe nach gemischtem System — für Passagier- und Warenverkehr — gebaut.

Die mit diesem System erzielten Resultate waren sehr gut, da diese Linie bisher durch den Passagierverkehr so ziemlich erhalten wurde, während das Defizit sehr groß gewesen wäre, wenn man allein den Warenverkehr gepflegt hätte. Diese Linie hat unserer Flagge bisher zur Zierde gedient und der beste Beweis für ihre Güte ist, daß sie, wenn wir sie auflassen wollten, sofort durch andere besetzt würde, welche wir nicht in der Adria sehen wollen, nicht etwa aus nationalen Motiven, sondern weil wir die Adria als eine Domäne betrachten, die uns gehört, in erster Linie uns Südländern und in zweiter Linie uns Österreichern.

Wenn wir diese Linie auflassen, werden sie sofort Reichsdeutsche für sich in Anspruch nehmen; sie haben es übrigens schon getan und es ist der beste Beweis, daß diese Linie eine Zukunft hat, daß sie rentabel sein wird. Wenn der Lloyd überhaupt eine Linie gut eingerichtet hat, so ist es die Ostafrikalinie, indem er Schiffe gebaut hat, die den Passagieren alle Bequemlichkeiten bieten und die für den Frachtenverkehr genügen.

Ich kann daher die Ansicht des Herrn Dr. Kolischer, daß diese Linie eine Luxuslinie ist, nicht teilen und glaube vielmehr, daß man diese Linie mit allen Mitteln unterstützen und dem Lloyd die Möglichkeit geben soll, sie auch fernerhin zu erhalten. Ich glaube dies um so mehr im Hinblicke auf die letzten Ereignisse. Bekanntlich haben wir durch das Kriegsschiff „Panther" eine Expedition nach Abessinien

Digitized by Google

inszeniert, die hoffentlich für den österreichischen Export von großem Nutzen sein wird, indem wir mit Abessinien einen Handelsvertrag abschließen sollen, der für Österreich viel günstiger ausfallen dürfte als für andere Staaten. Kommt dieser Vertrag zustande, dann werden sich die Opfer, die für diese Linie bisher gebracht wurden, sicherlich gut rentieren.

Herr von Hütterott hat mit Recht erwähnt, daß man den Lloyd oft veranlaßt hat, neue Linien zu schaffen. Diese haben sich allerdings in der ersten Zeit nicht rentiert und so hat der Lloyd sie wieder aufgelassen, nachdem er große Opfer gebracht hat. Dann sind andere gekommen und haben diese Opfer ausgenützt. Ich glaube daher nochmals betonen zu müssen, daß die Ostafrikalinie im Interesse unseres Staates die größte Beachtung verdient, und stimme dem Antrag des Referenten zu.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger**: Der Herr Referent schlägt vor, daß der Dienst in drei Teile geteilt werde. Das ist, glaube ich, jedenfalls nötig. Wenn aber der Lloyd in einigen Jahren zu Grunde gehen sollte, werden wir in der bittersten Verlegenheit sein. Wie die Gesellschaft heute dasteht, müßte man ihr einen Betrag von 30 Millionen leihweise vorstrecken. Bekommt sie diesen Betrag, dann kann man das Geschäft total riskieren, andernfalls aber nicht ganz, sondern nur zu einem Drittel.

Über den Ostafrikaverkehr möchte ich nur folgendes erwähnen. Der Fehler in dieser Sache besteht wieder darin, daß auch hier großzügig gearbeitet und an die Details ganz vergessen wurde. Als man den Vertrag mit dem Lloyd machte, hat man genau stipuliert, daß er 1,440.000 K pro Jahr bekommen soll, worauf man aber vergessen hat, wer die Raten festzusetzen hat. Das hat man der Willkür des Lloyd überlassen. Die Raten, die seinerzeit bewilligt wurden, sind zirka das Doppelte dessen, was man in der ganzen Welt zahlt. Wenn ich irgend etwas zu verladen habe, ziehe ich mir einen schwarzen Rock an und gehe zur Generaldirektion und bitte flehentlich um eine Rate. Manchmal gelingt es mir, durch Überredung etwas durchzusetzen. *(Heiterkeit.)* Ich wiederhole, daß man vergessen hat, die Eisenbahnraten zu regulieren. Schon vor zwei Jahren haben wir angeregt, einen Durchtarif zu schaffen. Wenn ich zum Beispiele von Brünn nach Johannesburg zwei Dutzend Hemden aufgebe, so darf ich hiebei nicht mehr Schwierigkeiten haben, als wenn ich sie nach Prag verschicke. In einer der letzten Sitzungen habe ich den Herrn Hofrat Schonka interpelliert, warum trotz gegebenen Versprechens diese Raten nicht publiziert werden. Darauf wurde mir geantwortet: Wir warten, bis der Lloyd kommt. Warum soll aber der Lloyd kommen, wenn er einen Vertrag hat, durch welchen wir seiner Willkür ausgesetzt sind? Das Eisenbahnministerium muß diese Raten erpressen. Drei Jahre haben wir Subventionen gegeben und nun, wo wir das Geld schon geopfert haben, sollen wir plötzlich aufhören? Das wäre eine Verschwendung. Hoffentlich werden bald bessere Zeiten kommen. Übrigens war der Zeitpunkt, zu welchem diese Linie eingerichtet wurde, ein schlechter. Während des Krieges hat das Geschäft gestockt. Nach dem Kriege hat man in kurzer Zeit 2000 Falliments erlebt. Die Waren sind dort so gehäuft, daß man fast nichts verkaufen konnte.

Was die Anzahl der Fahrten anlangt, so weiß ich nicht, warum man statt 6 jetzt 12 Fahrten veranstaltet. Es wurde niemand gefragt *(Widerspruch.)*, sondern das ist sozusagen durch Eingebung geschehen. Aber noch auf etwas muß ich hinweisen. Für diese Linie hat der Lloyd seine besten Schiffe eingerichtet. Die beiden Schiffe kosten fünf Millionen Kronen. Sie sind wohl sehr schön — sie tragen die Namen unserer Minister und müssen also auch sehr schön sein *(Lebhafte Heiterkeit)*, — aber nur um diesen Dienst zu sichern, so teuere Schiffe zu bauen, wäre doch nicht gerechtfertigt. Ich glaube auch, daß der Lloyd gedrängt wurde, diese Schiffe zu bauen, nicht für sich und nicht für uns, sondern für die Admiralität.

Die Flotte braucht unbedingt Hilfskreuzer, die mindestens 17 Meilen pro Stunde fahren. Hätte sie die Admiralität gebaut, so würden sie in Pola liegen bleiben, so haben auch wir den Nutzen. Ich wiederhole: Der Lloyd bekommt 1,440.000 K, die Amortisation und Zinsen für diese zwei Dampfer kommen pro Jahr auf eine Million, es bleiben somit 440.000 K, und das ist keine so große Summe. Freilich gehören diese Auslagen, wenn die zwei Dampfer als Hilfskreuzer der Flotte gedacht wären, in das Budget des Marineministeriums und man kann nicht gut sagen, daß sie für den Handel bestimmt sind.

Jedenfalls bin ich für die Aufrechthaltung dieses Verkehrs, wenn ich auch abermals betonen muß, daß 6 Fahrten im Jahre für uns Österreicher genügend wären.

Mitglied **Brieß**: Meine Herren! Ich weiß nicht, ob der Gegenstand, den ich hier vorbringen will, strenge zum Punkt 2 gehört, da ich aber die Sache unbedingt zur Sprache bringen muß, bitte ich um Entschuldigung, wenn das gleich jetzt geschieht. Unsere Unterhändler sind bekanntlich jetzt nach Wien zurückgekehrt und haben das Glück gehabt, endlich mit Deutschland einen Vertrag abzuschließen. Ich will mich in eine Kritik desselben nicht einlassen — er ist ja noch nicht genau bekannt — aber so viel steht fest, daß in agrarischen Produkten eine bedeutende Verschlechterung eingetreten ist. Unter diesen Produkten ist zunächst auch Malz zu nennen und es läßt sich heute schon sagen, daß dieser Produktionszweig in seinem Export durch die neuen Zölle sehr leiden wird und daß Gefahr vorhanden ist, daß er in Österreich ganz zu Grunde geht.

Digitized by Google

Wir müssen uns daher um andere Absatzgebiete umsehen und trachten — obzwar fast jedes Loch, in welches man mit Malz hinein könnte, schon besetzt ist — doch gewisse Absatzgebiete zu forcieren.

Dies wird vielleicht auch möglich sein, namentlich wenn die Verladungsart so ist, daß die Ware rasch ankommt, und es Schiffsgelegenheiten geben wird, um nach diesen Gegenden zu kommen, weiters wenn auch die Fracht- und anderen Tarife so sind, daß wir mit anderen Staaten konkurrieren können. Wir haben ja schon überseeischen Export, aber jetzt wird zum großen Teil via Hamburg verschickt.

Ich muß bei dieser Gelegenheit auch der Verwunderung Ausdruck geben, daß hier nicht auch die Rede von den Eisenbahntarifen ist. Die gehören ja doch mit zum Lloyd, denn wenn wir keine entsprechende Zufahrt nach Triest haben, sind wir schon verloren. Überdies bauen wir mit großen Opfern die neuen Alpenbahnen, die doch zur Voraussetzung berechtigen, daß die Eisenbahnfrachten so werden erstellt werden, daß man auch von Mähren leicht und billig nach Triest wird verladen können.

Bis jetzt hat eben Hamburg den Vorteil, daß wir die Elbeschiffahrt haben und, wenn sie geschlossen wäre, haben wir den ermäßigten Exportsatz für Waren, welche nicht in Hamburg bleiben, sondern per mare weitergehen.

Wir als Österreicher haben die Verpflichtung, über Triest zu verschiffen, und wir würden es gerne tun, wenn die Verhältnisse beim Lloyd und bei den Bahnen derartig wären, daß wir hinkommen könnten. Es handelt sich nicht nur um die Richtung der Schiffe, sondern auch darum, wie lange sie gehen, denn Malz zieht Feuchtigkeit an und ist leicht dem Verderben ausgesetzt. Wir müssen heute schon nach Japan und China Feuchtigkeit garantieren und wir helfen uns — verzeihen Sie mir diese kurze technische Vorlesung — damit, daß wir das Malz in Kisten versenden, welche mit Zinkblech ausgeschlagen sind, einen Deckel aus Zinkblech bekommen und mit Reifen luftdicht verlötet und verschlossen werden. Wenn wir in Hamburg verschiffen, so beziehen wir das Holz, das Zinkblech, die Reifen und die Nägel in Deutschland. Könnten wir in Triest verschiffen, so würden wir österreichisches Material benützen können.

Unsere Branche hätte ein großes Interesse daran, über Triest nach Japan, Ostafrika, Argentinien zu exportieren, ebenso nach China, wo die Bierbrauerei zwar erst im Entstehen begriffen ist, aber voraussichtlich große Fortschritte machen wird.

Die Herren aus Triest werden entschuldigen, wenn ich bei dieser Gelegenheit auf einen anderen Faktor zurückkomme. Ich habe vor Jahren meinen Hamburger Vertreter nach Triest und Fiume reisen lassen, damit er sich die Verhältnisse ansehe.

Er wurde in Triest — ich will niemandem persönliche Vorwürfe machen — nicht mit jener Zuvorkommenheit empfangen, die ein großer Exporteur verdient, und überdies waren dort die Verpackungsräume nicht so gut, wie er sie in Fiume gefunden hat. Die Einlagerungsräume sind klein.

Malz ist aber sehr voluminös, ein Hektoliter wiegt 52 bis 55 Kilo, und wenn man ein paar Waggons davon verpackt und aufschlichtet, so bedarf es dazu großer Räume. Nun wird von mir der Wunsch ausgesprochen, daß, wenn Malz in Massen über Triest geht, die maßgebenden Triester Faktoren für genügende Packräume sorgen. Dafür werden wir dort das Holz, die Nägel, das Zinkblech — letzteres zu den erhöhten Kartellpreisen — einkaufen.

Da ich die Ehre habe, hier den Verein der österreichischen Malzfabrikanten zu vertreten, so frage ich bei dieser Gelegenheit, ob ich ein Memorandum dieses Vereines in dieser Angelegenheit überreichen soll. Ich habe Gelegenheit genommen, diesen wichtigen Gegenstand hier zur Sprache zu bringen, und bitte um Entschuldigung, wenn ich — gegen meine Absicht — länger gesprochen habe.

Referent: Es ist selbstverständlich, daß die Wünsche einer so großen und notleidend gewordenen Industrie *(Mitglied Dr. Kolischer: Nicht notleidend! — Mitglied Bürgermeister Dr. Lueger: Jede Industrie kann mehr brauchen als sie hat! — Heiterkeit)*, also einer Industrie, welche jetzt unter schlechteren Existenzbedingungen arbeiten wird, gehört werden müssen. Es ist aber unmöglich, in einer großen Versammlung zu sagen: Malz muß dorthin so teuer sein, dorthin so teuer *(Mitglied Brieß: Das habe ich nicht gesagt!)*; die Majorität würde dann über eine Sache abstimmen, von der sie nichts versteht. Deswegen wollen wir nur über die Grundzüge sprechen, und ich habe gesagt, über das Ausmaß der Subvention und über die Modalitäten wird der Industrierat später Bericht erstatten. Ich würde bitten, jetzt die Frachtsätze nicht zu diskutieren.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer:** Was die Anregung des Herrn Brieß betrifft, so gehört sie eigentlich zu Punkt 8; sie wurde vom Herrn Referenten auch bereits widerlegt.

Zur Sache selbst bemerke ich, daß ich nicht behauptet habe, ich würde gegen die Fassung des Herrn Referenten stimmen, sondern ich habe nur eine Anzahl von Bedenken vorgebracht, welche ich ad jotam aufrechterhalte. Ich leugne absolut, daß die Beförderung fremdländischer Passagiere ein Handelsinteresse der österreichischen Industrie ist; sie gehört nur soweit dazu, als es mit dem Transportinteresse von Waren in Verbindung gebracht werden kann.

Herr Kollege Schweiger hat richtig hervorgehoben, daß er bei wiederholten Sitzungen die Frage der Frachtraten und der durchgerechneten direkten Tarifsätze von Inlandstationen nach den südafri-

lanischen Häfen angeregt hat, ohne daß diesbezüglich etwas geschehen wäre. Im Levantetarife ist dies über unsere Anregung zum Vorteile unserer Produktion geschehen, in diesem Falle ist aber nichts geschehen. Wir müssen annehmen, daß man dieselbe Methode hier anwenden und Frachtraten billigster Art für eine Linie erstellen werde, die sonst keinen Wert hat, außer daß sie das ungarische Bitterwasser in die Welt bringt. *(Heiterkeit.)* Von den 220 Waggons muß man ja noch die ungarischen Produkte in Abzug bringen, das ist ungefähr die Hälfte. Es ist absolut zu leugnen, daß Österreich so unleistungsfähig wäre, um ein so minimales Quantum Waren nach Südafrika zu verschicken. Tatsache ist, daß dieser Verkehr über die längere Linie via Hamburg geht. Daraus folgt, daß zwar bis jetzt für die englichen Passagiere gutes Essen besorgt wurde, daß aber für den Absatz österreichischer Produkte in diesen Ländern weder durch Eisenbahntarife noch durch kombinierte Eisenbahn- und Schiffahrtstarife etwas geschehen ist.

Was endlich die Anregung des Herrn Brieß betrifft, warum sich das Referat nicht mit Eisenbahntarifen beschäftigt, insoferne sie damit in Verbindung sind, so muß ich darauf geschäftsordnungsmäßig antworten, daß der Antrag v. Vukovič, welcher hier behandelt wird, sich nur mit der Erneuerung oder Nichterneuerung der Subventionierung der Schiffahrt befaßt, während die Frage der Eisenbahntarife und insbesonders der Exporttarife, die von hervorragendster Bedeutung sind, einer besonderen Arbeit in einem besonderen Ausschusse vorbehalten wird. Im Buche des Herrn Schweiger sind über dieses Thema Ziffern enthalten, welche beweisen, wie weit uns die Franzosen hierin überboten haben. So zahlt Zement von jeder beliebigen französischen Eisenbahnstation nach China, Südamerika u. s. w. 2 Francs 75 Centimes pro 100 Kilogramm, während bei uns der reine Lloydtarif höher ist als dort der kombinierte Bahn-Schiffahrtstarif bei 700 Kilometer Eisenbahnfahrt!

Das Äußerste, was unsere Staatseisenbahnverwaltung, und zwar nur in Notstandsfällen, leistet, sind 2 Heller pro Kilometer und der Durchgang. Für 700 Kilometer macht dies fast 2 Francs, während die Franzosen Zement um 2 Francs 75 Centimes, Nägel um 3 Francs 50 Centimes nach allen ostasiatischen und südamerikanischen Plätzen verfrachten. Wenn Frankreich von der Produktionsstätte bis dorthin einen billigeren Tarif hat als der reine Lloydtarif ist, dann können Sie von dem österreichischen Produzenten nicht verlangen, daß er leistungsfähig sei.

Mitglied Bürgermeister Dr. **Lueger**: Ich habe der Debatte über die ostafrikanische Linie aufmerksam zugehört und bin zur Überzeugung gekommen, daß die schwache Benützung ihren Grund nicht in den Dampfern hat, sondern in den Tarifen, welche für die Waren gezahlt werden müssen. *(Zustimmung.)* Ich bin überzeugt, daß die Linie stärker benützt werden wird, wenn die Anregungen durchgeführt werden, welche hier gegeben worden sind und wenn zusammenhängende Tarife hergestellt werden. Ganz abgesehen davon möchte ich jedoch Herrn Dr. Kolischer bitten, er möge seine Abneigung gegen die englischen Ladies etwas dämpfen. *(Heiterkeit.)* Wenn die englischen Ladies unsere Schiffe benützen, so soll uns das nur zur größten Ehre gereichen, denn der Engländer benützt bekanntermaßen nur das Gute und gehört zu jenen, die am leichtesten abgeschreckt werden, wenn er irgendwo Mängel entdeckt. Es gibt gewisse Linien, die förmlich zur Ehre der Flagge aufrechterhalten werden sollen und müssen. Auf mich macht es einen komischen Eindruck, wenn ich an die französische Riviera komme und merke, daß der Verkehr zwischen Nizza und Genua nicht von französischen, nicht von italienischen Dampfern, sondern von einem deutschen Dampfer besorgt wird. Dieses Beispiel sollte uns veranlassen, die Ostafrikalinie aufrechtzuerhalten.

Diese englischen Ladies fahren, wenn sie den Triester Dampfer benützen, vielleicht auch ein bißchen durch Österreich durch und schon davon hat die österreichische Industrie und das österreichische Gewerbe einen gewissen Vorteil. Das läßt sich nicht leugnen. Der Engländer kauft ein, er gehört zu jenen Leuten, die mit Geld ausgerüstet sind. Von den armen Reisenden haben wir nichts. Das wird Herr Dr. Kolischer von Galizien aus am besten wissen. Wir haben nur von Reisenden etwas, welche nicht bloß Geld besitzen, sondern auch willens sind, es auszugeben, und das trifft bei den Engländern zu. Man muß doch die Schiffahrt auch von dem Standpunkte aus betrachten, welchen Einfluß sie auf die Verhältnisse im ganzen Lande hat, und wenn Fremde durch Österreich reisen, wenn der Fremdenverkehr in Österreich gehoben werden kann, so liegt das im Interesse der gesamten Bevölkerung. Auf ein paar Gulden kommt es in diesem Falle nicht an und ich möchte bitten, daß die Herren ohne Nebengedanken und ohne Nebenbemerkungen für die ostafrikanische Linie stimmen. Schaden wird es uns nichts, im Gegenteil, es wird dazu beitragen, das Ansehen Österreichs auf dem Meere zu heben. Vielleicht wird sich mit der Zeit ein großer Frachtenverkehr nach Ostafrika, Asien, Südamerika u. s. w. entwickeln. Wenn die nötigen Bedingungen hergestellt sein werden, wird sich die österreichische Industrie nicht die Gelegenheit entgehen lassen und wird sich an dem großen Exporte beteiligen, der bisher von anderen Ländern bestritten wurde. Ich möchte daher um die Annahme des betreffenden Punktes bitten.

Mitglied **Penzig**: Im Anschluß an die vorgebrachten Bemerkungen möchte ich glauben, daß es nicht angeht, einen so weitgehenden Beschluß, wie ihn Herr Dr. Kolischer beantragt hat, zu fassen. Es ist

bekannt, daß bei Schaffung neuer Linien die Gesellschaften in den ersten drei und vier Jahren immer mit Verlust gearbeitet haben und daß es einige Zeit braucht, bis sie sich einleben und rentieren. Es kann nicht Sache des Industrierates sein, derartige Linien sozusagen zu erschlagen.

Was Punkt a) anlangt, so möchte ich mir an den Herrn Referenten eine Anfrage erlauben. In diesem Punkte finde ich nämlich unter den aufgezählten Staaten Australien nicht, während es im Punkte 5) ausdrücklich heißt: später Australien. Da es speziell für die Wollinteressenten von großem Interesse ist, daß der Verkehr nach Australien erleichtert werde, mache ich darauf aufmerksam. Sollte es sich hiebei nicht bloß um einen Lapsus in der Stilisierung handeln, dann würde ich beantragen, daß es in Punkt a) heißen soll: „ferner nach Ostafrika und Australien."

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vuković**: Ich möchte mir zu Punkt 2, Absatz b) eine kleine Modifizierung zu beantragen erlauben, dahin gehend, daß es heißen soll statt „Verkehr nach dem gesamten Amerika": „Verkehr nach Zentral-, Nord- und Südamerika."

Würde die Fassung in der jetzigen Form bleiben, so kann der Fall vorkommen, daß der ganze Dienst nach Amerika nur in die Hand eines Unternehmers gelangt. *(Referent: Das ist nicht so gedacht!)* Wenn nicht, dann macht es ja gewiß nichts, wenn zur besseren Klarheit die Dreiteilung, wie ich sie beantragt habe, ausgesprochen wird.

Vorsitzender: Herr Brieß beantragt Schluß der Debatte. Zum Worte hat sich noch Herr Mahla gemeldet.

Mitglied Kommerzialrat **Mahla**: Auf die Ausführungen des Herrn Schweiger zurückkommend, daß die Details die Hauptsache sind, möchte ich glauben, daß man vor allen anderen Dingen dem Frachtenverkehr die größte Aufmerksamkeit zuwenden und Tarife erstellen müsse, die eine Verschiffung von Triest ermöglichen. Bezüglich der Ostafrikalinie ist das aber nach meinen langjährigen Erfahrungen nicht der Fall. Die Tarife sind zu hoch, zu umständlich, als daß es trotz zwölfmaliger Fahrt möglich wäre, von Triest aus zu verschiffen.

Herrn Dr. Kolischer aber möchte ich entgegnen, daß die Engländer gewissermaßen die Pionniere für unseren Handel sind; sie sind es, welche uns bekannt machen, deswegen ist der Verkehr der Engländer auf dieser Linie von größtem Werte und daher wäre die Ostafrikalinie nach besten Kräften auszugestalten. Freilich darf die Erstellung der Tarife hiebei unter keinen Umständen außeracht gelassen werden. Ich möchte daher bitten, daß diese Angelegenheit erst nach jener reiflichen Erwägung, die sie verdient, im Plenum zur Beratung gezogen und die verschiedenen Berichterstattungen hiezu genauest studiert werden.

Referent: Auf die Ausführungen des Herrn Mahla werde ich zurückkommen, wenn wir uns mit den Tarifen befassen werden.

Was die Ostafrikalinie anlangt, so hat ja niemand für die Auflassung derselben gesprochen, sondern die Ausführungen haben sich nur mit der zu hohen Dotierung, mit der luxuriösen Einrichtung u. s. w. beschäftigt; ich habe also eigentlich über diesen Punkt nichts zu sagen. Was die Anregung des Herrn v. Vuković anlangt, so habe ich schon bei seinen Ausführungen erwähnt, daß wir eine Verkehrsteilung, also mehrere Gesellschaften in Aussicht nehmen.

Anlangend die Bemerkungen des Herrn Penzig müssen wir diesen Absatz noch ergänzen, wozu Gelegenheit bei der „Ausdehnung des Verkehres" sein wird. Wir haben ja noch Anträge zu stellen bezüglich der Sundainseln, des Verkehres nach dem Osten, des Mittelmeer- und indischen Dienstes u. s. w.

Vorsitzender: Wir gelangen zur Abstimmung. Ich bitte jene Herren, welche für Punkt 2a) sind, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Dieser Antrag ist einstimmig angenommen. Ich bitte jene Herren, welche mit Punkt 2b) in der von Herrn Hofrat v. Vuković vorgeschlagenen Fassung einverstanden sind, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Der Antrag ist mit 7 gegen 5 Stimmen angenommen.

Wir kommen nun zu Punkt 2c).

Mitglied Oberbaurat **Günther**: Das Referat des Herrn Singer ist im großen ganz ausgezeichnet und ich hätte auch in diesem Punkte nichts zu sagen gehabt, wenn er in seinen früheren Ausführungen den dalmatinischen Dienst nicht als etwas Unbedeutendes hingestellt hätte. Gewiß ist dieser Dienst nicht mit den großen Handelsbeziehungen zu den überseeischen Staaten zu vergleichen, allein, er ist um so weniger unbedeutend, als in letzter Zeit Ungarn ganz besondere Anstrengungen macht, ihn ganz an sich zu reißen. Wer wie ich Gelegenheit gehabt hat, in Dalmatien zu reisen und gesehen hat, daß vielleicht 90 Prozent des ganzen dalmatinischen Handels über Fiume geht, muß, wenn er für die österreichischen Verhältnisse ein Empfinden hat, tief beklagen, daß von unserer Seite in der Beziehung so wenig geschieht. Der Lloyd hat den dalmatinischen Dienst nahezu ganz aus der Hand gegeben. Wenn man, wie Herr Dr. Lueger gesagt hat, unangenehm berührt wird, zu sehen, daß zwischen Genua und Nizza fremdländische Schiffe den Verkehr aufrechterhalten, wie erst müssen wir unangenehm berührt werden, zu sehen, wenn in Dalmatien fast ausschließlich ungarische Schiffe fahren. Und jährlich wird es immer schlechter.

Digitized by Google

Es ist tief beschämend, daß von Triest wöchentlich nur ein Schiff, von Ungarn gegenwärtig sechs Schiffe abgehen. Es ist daher dringend notwendig, daß wir innerhalb des großen Komplexes der Fragen, die wir jetzt behandeln, auch die dalmatinische Frage regeln. Es war in der letzten Zeit von zwei Projekten für diesen dalmatinischen Dienst die Rede:

Erstens eine Kombination des Lloyd mit den dalmatinischen Schiffahrtsgesellschaften und zweitens eine Kombination, welche der Bürgermeister von Laibach aufgestellt hat, wonach sich einige Banken, und zwar die Laibacher, Agramer und, wie ich glaube, die Prager Bank zu einer neuen Gesellschaft unter Hinzuziehung der dalmatinischen Gesellschaften zusammentun wollen, eine Kombination, die also einen slavisch-nationalen Charakter hat. Ich bin dafür, daß der Lloyd, unser altes Institut, durch etwas neues Blut zu einem etwas regeren Leben erweckt werde und halte es für gut, daß er künftig mit den dalmatinischen Gesellschaften den dalmatinischen Dienst vermittelt.

Es muß bei der letzten Kombination unbedingt der österreichische Charakter zur Geltung kommen, und wenn das der Fall ist, hätte ich auch gegen eine solche Kombination nichts einzuwenden. Auch Herr Bürgermeister Hribar würde damit wohl einverstanden sein, weil es ihm wahrscheinlich auch andere Leute gesagt haben, daß sie beistimmen, wenn der österreichische Charakter der Schiffahrt zum Ausdrucke gelangt. Es ist nicht möglich, daß wir bis zur Erledigung des ganzen Fragenkomplexes mit der Durchführung des dalmatinischen Dienstes warten. Ich bitte, daß sich die Versammlung damit einverstanden erklärt und die Regierung ersucht, diese Frage in einem schnellen Tempo zu lösen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer**: Vor allem muß ich konstatieren, daß in Absatz 2 nur eine schematische Darstellung gegeben und nicht präjudiziert ist, ob der Vertrag mit dem Lloyd oder mit einer anderen Gesellschaft gemacht wird. *(Zustimmung.)*

Weiters bin ich der Ansicht des Herrn Vorredners, daß wir die österreichische Flagge im innerösterreichischen Verkehre, in österreichischen Häfen, in ganz anderer Weise protegieren sollen, als es bis jetzt geschehen ist. Beim Lloyd haben wir es eben mit einer absolut leistungsunfähigen Gesellschaft zu tun, die keine Schiffe hat, die zweimal so teuer fährt als jede andere, und die überall, wo sie etwas anpackt, es nicht leistet; ergo kann sie auch im dalmatinischen Verkehre nichts leisten, weil sie nicht die nötigen Schiffe hat.

Weil aber der Herr Vorredner die Güte hatte, von der Rechtzeitigkeit zu sprechen, so bemerke ich in aller Form: Wir sind in Österreich gewöhnt, Provisorien zu haben. Der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft wird das Geld automatisch ausgezahlt, provisorisch wird ihr der Bezug immer verlängert, und ich fürchte sehr, es wird beim Lloyd auch so sein. Ende Dezember 1906 läuft der Lloydvertrag ab. Wenn Sie nun nicht vor die Eventualität gestellt werden wollen, daß Sie mit dem Lloyd coute que coute, unter Bedingungen, die der Industrie nicht entsprechen werden, weiter prolongieren, ihn subventionieren, rangieren müssen, so muß sich die Regierung mit der Lösung der ganzen Frage außerordentlich beeilen. *(Zustimmung.)* Ich bin ein jüngerer Abgeordneter; *(auf Bürgermeister Dr. Lueger weisend)* mir vis-à-vis sitzt ein älteres Mitglied des Abgeordnetenhauses. Er hat bei jeder Subventionierung der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft — ich weiß nicht, ob auch beim Lloyd — immer Opposition gemacht, aber das Geschäft wurde immer prolongiert und die alte Misère ist geblieben. *(Bürgermeister Dr. Lueger: Ja, leider!)* Ein Beirat hat die Pflicht, die Regierung zu warnen. Das Lloydgeschäft kann im bisherigen Umfange, in der bisherigen Art, mit den Mitteln, die der Lloyd hat, absolut nicht weiter gehen. Darüber sind wir einig. Wenn der Lloyd zweimal so große Selbstkosten hat als andere Gesellschaften, wie dies Herr Schweiger in seinem Buche zahlenmäßig beweist, so ist er nicht leistungsfähig und das Geschäft muß zu Ungunsten der österreichischen Produktion ausfallen.

Gewiß hat der Herr Vorredner damit Recht, daß die dalmatinische Frage keine so große ist, um mit dem ganzen Fragenkomplex erledigt werden zu müssen, aber nicht nur die dalmatinische Frage, sondern der ganze Komplex ist ein brennender, und deswegen werden wir bei Punkt 8, wenn wir zu den Schlußargumenten und zur Tariffrage uns stellen, gewiß gegen den aufschiebenden Antrag Mahla Stellung nehmen, weil die Sache sich im Momente der äußersten Dringlichkeit befindet. Wenn die Regierung nicht im Jahre 1905 definitiv ihre Stellung nimmt, so wird sie später entschieden prolongieren müssen; Herr Dr. Lueger oder ein anderer Oppositioneller wird eine schöne Rede halten, aber es wird weiter beim alten bleiben. Das wollen Sie aber nicht; und wenn Sie es nicht wollen, so müssen Sie der Regierung sagen: Weiter verschieben läßt es sich nicht; im Jahre 1905, im ersten Semester noch, muß die Regierung entschieden Stellung nehmen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vukovic**: Ich bin auch der Ansicht, daß die Entscheidung über den dalmatinischen Dienst höchst dringend ist. Herr Oberbaurat Günther hat erwähnt, daß es durch das Verschulden des Lloyd dazu gekommen ist, daß an der dalmatinischen Küste nur fremde Schiffe verkehren. Der Passagierverkehr wird durch eine ungarisch-kroatische Gesellschaft geführt. Das hat man jahrelang beraten und endlich ist man zu einem annehmbaren Arrangement gekommen. Es ist Aussicht vorhanden, daß dieser Dienst in kurzer Zeit geregelt wird. Die

Digitized by Google

ganze Frage der Regelung des dalmatinischen Dienstes ist so klein, daß sie kaum der Rede wert ist. Es handelt sich nur um den Bau von zwei kleinen Küstendampfern. Das kann ganz unabhängig vom großen Lloydvertrage gemacht werden. Die Lösung dieser Frage ist unaufschiebbar. Wir wissen nicht, ob wir im nächsten Jahre einen neuen Vertrag mit dem Lloyd haben werden. Ich fürchte, daß vielleicht noch ein weiteres Provisorium kommen wird. Das hätte zur Folge, daß die ungarische Gesellschaft ihren Dienst zum Schaden der österreichischen Rhederei weiter ausbreitet und den ungarischen Einfluß in Dalmatien vermehrt.

Ich bitte Sie vielmals, den Antrag Günther zu unterstützen und die Regierung zu ersuchen, daß sie die Frage des dalmatinischen Dienstes unabhängig von der Gesammtfrage des Lloyd möglichst bald einer Lösung zuführe.

Vorsitzender: Wenn die Herren einverstanden sind, wird der Herr Referent den Antrag Günther aufnehmen, daß die Regierung möglichst bald die Frage des dalmatinischen Dienstes erledigen soll.

Referent: Der Antrag geht dahin, die Sicherstellung des dalmatinischen Dienstes zu beschleunigen; das könnten wir auch für die anderen Verkehrsgebiete sagen.

Vorsitzender: Ich bringe sonach den Antrag, wie er im Punkte 2c des Referates formuliert ist, zur Abstimmung und bitte diejenigen Herren, welche mit diesem ursprünglichen Antrage einverstanden sind, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Derselbe ist angenommen.

Wir kommen zu Punkt 3.

Referent *(liest):*

„In Anbetracht der noch ausstehenden Propositionen Ungarns über die Erneuerung des Abkommens vom 20. Jänner 1898 und über die Bedingungen desselben können bezüglich der Relationen nach dem europäischen Westen die Äußerungen des Industrierates erst in einem späteren Zeitpunkte abgegeben werden."

Unsere Industrie hat speziell an dem Seetransporte nach dem europäischen Westen kein sehr großes Interesse; zum mindesten ist ihr Interesse viel kleiner als das der ungarischen Produktion. Die Etablierung von speziellen Linien dahin ist dann doch eine kostspielige Einrichtung. Das Komitee ist auf dem Standpunkte gestanden, daß ein Abkommen mit Ungarn — allerdings wünschen wir ein besseres Abkommen als das jetzige — einem Konkurrenzkampfe mit Ungarn vorzuziehen sei. Nach welchen Richtungen sich dieses Abkommen zu bewegen hat, das auszuführen, ist hier nicht der Platz. Tatsache ist, daß die ungarischen Linien für den Verkehr nach Osten kein wesentliches Interesse haben, wenn sie nur die Suezkanalgebühren bewilligt erhalten und die ungarischen Güter billig in die Welt bringen. Wenn der Lloydvertrag günstig ausfällt, werden wir den Ungarn günstigere Bedingungen bieten können, als den Österreichern durch die „Adria" geboten werden.

Der Lloydvertrag geht zu Ende; wir müssen uns also mit der Debatte beeilen *(Heiterkeit)*; damit sie nicht ins Uferlose gehe, sage ich kurz: wir vertagen diese Frage, bis der Vertrag mit Ungarn erneuert ist. Wird er erneuert, so wollen wir für uns günstigere Bedingungen herausschlagen, als die jetzigen sind. Sollte der Vertrag nicht erneuert werden, so wird es Sache des Industrierates sein, Anträge wegen Sicherstellung des Verkehrs nach dem europäischen Westen zu stellen.

Vorsitzender: Ich bringe den Punkt 3 zur Abstimmung und bitte jene Herren, welche für diesen Antrag sind, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Punkt 3 ist angenommen.

Wir kommen zu Punkt 4.

Referent *(liest):*

„Hinsichtlich der Parallelfahrten: In Ansehung des Marineunterstützungsgesetzes, bezüglich der Reisezuschüsse auf dem Standpunkte des Industrierates stehend, daß beschränkte Reisezuschüsse auch für Fahrten neben den subventionierten Linien gewährt werden sollen, erscheint es jedoch zulässig, daß die subventionierten Gesellschaften für nicht vertragsmäßige Fahrten auf einer vertragsmäßigen Linie außerhalb des Mittelmeeres auch Anspruch auf Zuschüsse gemäß dem Marineunterstützungsgesetze haben sollen."

Hier verweise ich nur auf die eingangs meiner Bemerkungen gemachten Ausführungen.

Vorsitzender: Ich bitte die Herren, die mit diesem Antrage einverstanden sind, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Der Antrag ist angenommen.

Referent: Hiemit ist auch das Minoritätsvotum erledigt. *(Mitglied Anton Ritter v. Vuković: Ich halte es für das Plenum aufrecht!)*

Wir kommen zu Punkt 5 *(liest)*:

„Die bestehenden Itineräre sind zu ergänzen und zu ändern, und zwar:

Bezüglich des Mittelmeerdienstes: Beschleunigung der Alexandrien-Eillinie und Erhöhung des Tonnengehaltes der Schiffe, Beschleunigung der thessalischen und griechisch-orientalischen Linie durch Auslassung minder wichtiger Zwischenhäfen, Herstellung einer wöchentlichen Verbindung von Triest mit Syrien während der Wintermonate, Einrichtung einer wöchentlichen Linie nach Batum.

Bezüglich des Überseedienstes: Ausgestaltung der Bombaylinie in der Richtung, daß die Schnelligkeit

Digitized by Google

der Schiffe und der Tonnengehalt vermehrt wird; Ausdehnung des ostasiatischen Dienstes durch Affluenzlinien von Singapore, zunächst nach Siam und den Sundainseln, dann nach den Haupthäfen Chinas, später nach Australien; Saisonfahrten nach Persien.

Nach dem Westen: Aufnahme des Verkehres nach Argentinien.

Im allgemeinen die Abkürzung der Fahrtdauer und insbesondere für die Relationen jenseits des Suezkanales mindestens auf die Fahrzeit aus konkurrierenden Häfen."

Ich habe hier eine kleine Änderung vorzuschlagen.

Von der Tonnengehalterhöhung sprechen wir an einer anderen Stelle. Ich würde daher im zweiten Absatze des Punktes 5 allgemein sagen „und Beistellung von Schiffen mit einem Tonnengehalte, welcher dem saisonmäßigen Warenanbot entspricht."

Was die Saisonfahrten nach Persien anbelangt, so muß ich bemerken, daß durch den Antrag, wie er hier gestellt wurde, noch nicht feststeht, daß die Fahrten nach Persien vom Lloyd ausgeführt werden sollen. Sehr hoffnungsreich ist die Aufnahme dieses Verkehres nicht. Er kann vom Lloyd, er kann auch von der freien Schiffahrt übernommen werden.

Hier könnte ich auch Herrn Penzig betreffs der Fahrten nach Australien antworten. Nach dem Ergebnisse unserer Enquête und nach den uns zu teil gewordenen Gutachten ist die Entwicklung des Verkehres nach Australien nicht so aussichtsreich, wie von seiner Seite behauptet wird. Die Konkurrenz wird für unseren Verkehr sehr schwer sein. Es handelt sich lediglich um Wolle. Die Linie wird ja eingerichtet als Affluenzlinie von den Sundainseln.

Später, wenn der Verkehr nach den Sundainseln sich entwickelt hat, könnte man vielleicht eine direkte Fahrt nach den Sundainseln in Aussicht nehmen und eine Rundlinie nach Australien; aber unserem Wunsche gemäß wäre die Entwicklung die: zuerst Siam und Sundainseln, dann Haupthäfen Chinas, später Australien.

Mitglied Kommerzialrat **Eisler**: Ich möchte einiges über den Dienst der Alexandrienlinie sagen. Bekanntlich ist diese Linie, sowohl was Personen- als was Warenverkehr betrifft, heute schon so bedeutend, daß die gegenwärtigen Dampfer den Verkehr nicht mehr bewältigen können. Ich muß hier insbesondere betonen, daß zum Beispiel Baumwolle für Sachsen den weiten Weg über Hamburg nehmen muß. Warum? Weil die Verkehrsgelegenheiten nach dem viel näher gelegenen Triest ungenügend sind. Wenn wir einmal die Alpenbahnen haben werden, die uns einen vermehrten Verkehr von und zum Herzen des Kontinentes bringen werden, wird die bestehende Linie noch viel weniger den Bedürfnissen entsprechen. Es wäre daher opportun, daß schon heute eine zweimal wöchentliche Schiffahrt zwischen Triest und Alexandrien eingerichtet werde. Außerdem möchte ich dafür plaidieren — und ich glaube, die Herren vom Lloyd beschäftigen sich schon damit — daß größere und schnellere Dampfer auf dieser Linie eingestellt werden. Ich stelle sohin den Antrag, daß es in diesem Absatz nicht nur „Beschleunigung", sondern auch „Vermehrung" der Alexandrienlinie heißen soll.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer**: Ich muß gegen diesen Antrag Stellung nehmen, denn das Hauptaugenmerk ist darauf zu richten, daß der heimatliche Export gefördert werde, während ich mich um den Import nur dann kümmere, wenn er der österreichischen Produktion Erleichterung gewährt. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, ist es ganz gleichgültig, ob der sächsische Baumwollspinner seine Baumwolle über Triest oder Hamburg verschifft. Aber selbst wenn mein Standpunkt unrichtig wäre, ist das Projekt des Herrn Escher absolut undurchführbar, denn der Gravitationspunkt für Sachsen wird immer nur Hamburg bleiben, schon vermöge seiner geographischen Lage. Eine wesentliche Verbilligung über Triest ist auch deshalb nicht denkbar, weil bei einer Schiffahrtsgesellschaft nicht die große Distanz das Entscheidende ist, sondern der Massenverkehr. Es wurde früher auch in einem Zwischenruf das Schnellfahren erwähnt. Mit Schiffen bis 10.000 Tonnen können Sie gewiß schnell und billig fahren, mit großen Schiffen aber nicht. Das ist ja die Kraft der deutschen Rheder, daß sie entsprechende Schiffe und entsprechende Frachten haben. Und glauben Sie, meine Herren, daß die neuen Bahnen nach Triest in dieser Richtung so viel ändern werden? Von Hamburg nach Sachsen können Sie mit der Elbe, wenn kein so anormales Jahr ist wie heuer, um 40 bis 50 Pfennig fahren. Mit dem Kanal aber können Sie nicht so billig fahren wie mit dem Fluß und mit der Bahn nicht so billig wie mit dem Kanal.

Wollen Sie also von den Alpenbahnen, welche die schwierigsten und teuersten Traktionskosten haben werden, nicht ganz unmögliche Frachtsätze verlangen. Für Triest ist es genug, wenn es Südwestdeutschland als Attraktionsgebiet bekommt, bei Sachsen kann das, wie gesagt, nicht gut möglich sein. Vorläufig ist der Alexandrienverkehr vom Standpunkte des österreichischen Geschäftes ziemlich klaglos vor sich gegangen. Es ist allerdings notwendig, daß in der Saison noch ein oder das andere Schiff eingestellt wird. Hiefür genügen zum Teile die Abmachungen mit dem Lloyd, dahin, daß die Ware mit dem nächsten, spätestens mit dem zweitnächsten Schiff verfrachtet wird. Die Ziffer aber sogleich mit zwei zu multiplizieren, wäre ein Attentat auf den Staat, das sich dieser nicht gefallen lassen kann. Der Beirat soll Anträge stellen, die mit gutem Gewissen sowohl vom fiskalischen als auch vom Standpunkte des österreichischen Handels vertreten werden können.

Digitized by Google

Mitglied Kommerzialrat **Mahla**: Anschließend an die eben gehörten Bemerkungen glaube auch ich, daß man keine Forderungen an den Lloyd stellen kann, die er nicht zu erfüllen vermag; man soll sich nur darauf beschränken, was möglich ist. Was die Bombaylinie anlangt, so möchte ich eine mindestens zweimal monatliche Fahrt empfehlen, weil tatsächlich die Verbindung mit Bombay an Ausdehnung gewinnt und die Verfrachtung einmal im Monat als vollständig ungenügend sich erweist.

Das Gremium der Exporteure hat nach jener Richtung Vorstellungen gemacht und ich bedaure, konstatieren zu müssen, daß der Herr Referent, der sonst das größte Wohlwollen bewiesen hat, auf unsere Glasindustrie keine Rücksicht genommen hat.

Ich bitte also nochmals, darauf hinzuarbeiten, daß eine zweimal monatliche Verbindung hergestellt werde. Denn ich kann durch Daten nachweisen, daß die einmalige Verbindung nicht ausreicht und daß die Güter oft zwei Verfrachtungen in Triest liegen müssen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Ritter v. **Bukovič**: Ich habe in der letzten Sitzung des Subkomitees den Nachweis geführt, daß der Lloyd schon mit seinem gegenwärtigen Material den Alexandriendienst beschleunigen könnte. Diese Linie ist eine der besten und rentabelsten Linien des Lloyd. Die Vertreter des Lloyd haben selbst zugestanden, daß sie schon mit dem jetzigen Material wenigstens bei der Rückfahrt zwölf Stunden ersparen könnten — womit für den Reisenden ein Tag gewonnen wäre — aber ich glaube, daß es auch bei der Hinfahrt ginge.

Bisher sind drei Monate vergangen und ich habe nicht gehört, daß etwas geschehen wäre.

Ich erlaube mir daher den Vorschlag, daß eine Resolution angenommen werde, worin der Lloyd eingeladen wird, schon mit dem jetzigen Material die von den Vertretern als möglich bezeichnete Beschleunigung eintreten zu lassen.

Mitglied Kommerzialrat **Escher**: Vor der Abstimmung über meinen Antrag möchte ich noch auf die Bemerkungen des Herrn Dr. Kolischer reagieren.

Nach seinen Ausführungen hätte es den Anschein, als ob meinem Antrage nicht der nötige Ernst zu Grunde läge und als ob ich ein Attentat auf die österreichischen Steuerträger beabsichtigte. Das ist nicht der Fall, sondern der Unterschied zwischen meiner Auffassung und der des Herrn Dr. Kolischer besteht darin, daß meine Auffassung einen weiter ausgedehnten Gesichtskreis besitzt als seine. Mir ist es ganz gleich und dem Lloyd kann es ganz gleich sein und den Steuerträgern detto, ob die Ware, die auf dem Lloyd verfrachtet wird, sächsischen oder anderen Ursprungs ist. Wenn nur Waren kommen!

Wir haben gerade von Herrn Hofrat v. Bukovič gehört, daß gerade der Alexandriendienst einer der rentabelsten für die Lloydgesellschaft ist. Warum sollen wir einen rentablen, ausdehnungsfähigen Dienst nicht vermehren? Wenn wir es nicht tun, so bekommen wir eine Konkurrenz und darum habe ich einen Antrag auf Vermehrung dieser Linie gestellt.

Mitglied **Penzig**: Ich bedaure, daß der Herr Referent bezüglich des Verkehres nach Australien zu keinem besseren Resultate gekommen ist als zu dem einer Affluenzlinie. Ich kann jedoch diesen Standpunkt nicht unwidersprochen lassen, nachdem ich der Anschauung bin, daß wir von einer Affluenzlinie für den Verkehr nach und von Australien gar keinen Nutzen haben werden.

Zunächst ist zu berücksichtigen, daß der indische Archipel für die Schiffahrt eines der gefährlichsten Meere darstellt, die es gibt, und daß dort nur Dampfer mit geringem Tiefgange verkehren können, nicht aber große Schiffe, welche die Massengüter (Wolle für die Einfuhr, Eisen ꝛc. für die Ausfuhr) führen sollen. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß so schwere Güter wie Wolle und Eisen nicht leicht verladen werden können. Drittens liegen die großen Produktions- und Bevölkerungszentren Australiens nicht im Norden, sondern im Süden, wie Melbourne, Sydney und Adelaide; nur Brisbane liegt etwas nördlicher. Man kann jene Orte von Europa aus nur mit einer im Westen anlaufenden Linie praktisch erreichen. Außerdem sollte man sich doch nach den vorhandenen Schiffahrtslinien richten und nicht etwas Neues schaffen wollen. Alle Linien, die heute Europa mit Australien verbinden, gehen durch den indischen Ozean und laufen Australien von Westen an. Es existiert nur eine einzige direkte Dampferlinie vom Osten Australiens durch den Indischen Archipel nach Europa, die British Indian Line, welche speziell dazu geschaffen ist, den Norden Australiens Europa näher zu bringen. Sie führt aber keine Güter aus dem südlichen Australien. Auch würde man mit einer Affluenzlinie nicht den Verkehr nach Europa alimentieren, sondern höchstens den Verkehr des Lloyd nach China und Japan.

Da heißt es aber doch schon heute, daß die Schiffe mit Frachten überladen sind, also nicht noch eine australische Affluenzlinie brauchen. Es existiert auch nur ein Beispiel einer solchen Affluenzlinie, das ist die Linie des „Norddeutschen Lloyd" von Süden, die bestimmt ist, den Verkehr nach China und Japan von Australien direkt zu besorgen, nicht aber den Verkehr von Australien nach Europa und umgekehrt. Ich muß auf meinen Antrag zurückkommen, daß unter Punkt 2, Absatz a), nach „Ostafrika" eingeschaltet werde „und Australien".

Referent: Ich habe mich über drei Punkte zu äußern: über die Vermehrung der Fahrten der Alexandrienlinie, über die Anregung des Herrn Hofrates v. Vuković, betreffend die Abkürzung der Fahrt mit dem jetzigen Materiale und über den Wunsch des Herrn Direktors Penzig auf Einführung einer direkten Linie nach Australien.

Was die Linie nach Alexandrien betrifft, so muß ich mich auf den Standpunkt des Herrn Dr. Kolischer stellen, daß wir als Industrieräte in erster Reihe die Interessen der Produktion zu vertreten haben. Die Produktion ist aber an einer wesentlichen Vermehrung der Fahrten nach Alexandrien eigentlich nicht interessiert. Es bestehen jetzt 52 Fahrten; jede kostet 17.940 K. Und überdies läßt der Lloyd die Schiffe der Ostafrikalinie, die längere Zeit in Triest liegen, ein oder das andere Mal nach Alexandrien fahren, wenn das Bedürfnis darnach vorhanden ist. Die Alexandriner Linie ist ein Interesse des Lloyd und nicht ein Interesse unserer Produktion. Da der Lloyd seine Schiffe, die er fahren lassen will, auch außer der Subvention fahren lassen kann, ist es nicht nötig, daß wir uns für mehr als 52 Fahrten binden und sie bezahlen. Wird sich aber später ein Bedürfnis darnach herausstellen, so kann man diese Ergänzung später noch vornehmen.

Herr Hofrat v. Vuković wünscht, daß schon mit dem jetzigen Materiale eine Abkürzung der Alexandrienfahrten stattfinden solle; das bedeutet also nicht schnellere Fahrt, sondern eine andere Einteilung. In ein Gutachten über die Erneuerung des Lloydvertrages gehört dies aber nicht hinein. *(Hofrat Ritter v. Vuković: Ich habe es als Wunsch vorgebracht.)* Als Wunsch hat es seinen Platz gefunden.

Über die Vermehrung der Fahrten nach Bombay habe ich keine Anträge gestellt, da wir beschlossen haben, neben den Subventionen der freien Schiffahrt Reiseprämien zukommen zu lassen. Warten wir die Wirkung ab. In einem zweiten Punkte haben wir gesagt, daß der Tonnengehalt der Schiffe dem saisonmäßigen Bedürfnisse entsprechen soll. Wenn größere Schiffe verkehren werden, wenn neben den subventionierten Schiffen auch die freie Schiffahrt eingreifen wird, dann werden solche Klagen, wie sie Herr Mahla vorgebracht hat, aufhören, und es ist jetzt nicht nötig, eine Vermehrung der Fahrten gegen das jetzige Itinerär zu beantragen. Darum konnte ich auf diese Anträge nicht eingehen. Ich möchte also bitten, die Anträge, wie sie im Referate enthalten sind, anzunehmen.

Der Verkehr nach Australien ist in Aussicht genommen. Der Antrag jedoch, jetzt schon vertragsmäßig für eine Reihe von Jahren den Verkehr nach Australien zu binden, hat im Komitee nicht die entschiedene Befürwortung gefunden.

Vorsitzender: Wir kommen zur Abstimmung über den Absatz 1. (Mittelmeerdienst.) Der Herr Referent schlägt vor, die Worte „und Erhöhung des Tonnengehaltes der Schiffe" zu ersetzen durch die Fassung: „und Beistellung von Schiffen mit einem Tonnengehalte, welcher dem saisonmäßigen Warenanbot entspricht."

Weiters liegt der Zusatzantrag des Herrn Escher vor, in der ersten Zeile nach dem Worte „Beschleunigung" einzufügen „und Vermehrung".

Ich bitte jene Herren, welche mit dem vom Herrn Referenten geänderten und vom Herrn Escher ergänzten Absatze 1 einverstanden sind, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Absatz 1 ist sonach in der Fassung des Referenten und mit dem Zusatze Escher angenommen.

Wir kommen zum Absatze 2. (Überseedienst.) Ich bitte die Herren, welche mit diesem Absatze einverstanden sind, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Derselbe ist gleichfalls angenommen.

Hier liegt ein Zusatzantrag Mahla vor, betreffend die monatlich zweimalige Verbindung mit Bombay.

Ich ersuche die Herren, welche diesen Antrag unterstützen wollen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Derselbe ist abgelehnt.

Wir kommen zu Absatz 3. (Verkehr nach dem Westen.) Ich bitte die Herren, welche mit Absatz 3 einverstanden sind, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Derselbe ist angenommen.

Zur Verhandlung gelangt nunmehr Absatz 4. (Abkürzung der Fahrten jenseits des Suezkanals.) Ich bitte die Herren, welche mit Absatz 4 einverstanden sind, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Absatz 4 ist gleichfalls angenommen.

Wir kommen zu Punkt 6 und 7. *(Die Verhandlung über diese beiden Punkte wird für vertraulich erklärt und erscheint auf Antrag des Mitgliedes Reichsratsabgeordneten Dr. Kolischer nicht im stenographischen Protokolle.)*

Vorsitzender: Wir gelangen zum Punkt 8. „Über die Angemessenheit der Subvention und der Normalfrachtsätze wird der Industrierat eine spezielle Äußerung erstatten."

Die Herren, welche mit diesem Absatze einverstanden sind, mögen so freundlich sein, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Derselbe ist angenommen.

Damit ist der erste Gegenstand der Tagesordnung erledigt.

Digitized by Google

9.

Bericht der III. Abteilung über den Antrag des Mitgliedes Reichsratsabgeordneten Hofrates Ritter von Vukovic, betreffend die Erneuerung des Subventionsvertrages mit dem Lloyd.

In der Plenarsitzung vom 19. April 1904 hat das Mitglied Hofrat v. Vukovic den Antrag gestellt, der Industrierat wolle das zu wählende Subkomitee für die Fragen des Seeverkehres beauftragen, über die Erneuerung des Lloydvertrages Bericht zu erstatten. Demgemäß hat sich das Subkomitee in der Sitzung vom 9. Juni und 8. November 1904, die III. Abteilung am 30. Jänner 1905 mit dieser Angelegenheit befaßt und gelangten beide zur Anschauung, daß die Sicherstellung regelmäßiger Schiffsverbindungen vom allgemeinen Verkehrsstandpunkte zu behandeln sei.

Von der Anschauung ausgehend, daß zur Aufrechthaltung und Entwicklung der Güterproduktion und des Exportes zur See, der immer mehr zur Notwendigkeit wird, auch weiterhin die Sicherung regelmäßiger, ausreichender Schiffahrtsverbindungen unumgänglich geboten erscheint, und daß diese Sicherung, soferne befriedigende Bedingungen seitens der Rheder geboten werden, nicht durch eine staatliche Schiffahrt, sondern durch Subventionsverträge, bei welchen der staatliche Einfluß genügend gesichert ist, erfolgen wird, soll zunächst der Umfang unseres Interesses am Seeverkehre erhoben werden, um die Angemessenheit der staatlichen Vorsorge und der Leistungen beurteilen zu können.

Umfang des Interesses.

Für die Beurteilung des cisleithanischen Seeverkehres und der Höhe des für ihn gemachten Aufwandes sind die Ziffern, welche den Triestiner Verkehr und den österreichischen Lloyd betreffen, entscheidend.

Die seemäßige Ausfuhr Triests im Exporte und nach österreichischen und ungarischen Häfen hat im Jahre 1902 781.255 Tonnen im Werte von 206·7 Millionen Kronen betragen, die seemäßige Einfuhr ausländischer und inländischer Provenienz 1,218.556 Tonnen (darunter 148.000 Tonnen Mineralien) im Werte von 269·1 Millionen Kronen.

Der Triester Lloydverkehr hat im Jahre 1902 betragen: im Exporte 258.212 Tonnen, im Importe 298.894 Tonnen, die Güterausfuhr aus Triest einschließlich jener nach österreichischen und ungarischen Häfen 280.093 Tonnen, die Gütereinfuhr nach Triest einschließlich jener aus österreichischen und ungarischen Häfen 306.705 Tonnen, der Gesamtverkehr des Lloyd überhaupt 1,081.560 Tonnen.

Der Verkehr der unterstützten freien Schiffahrt hat betragen: im Exporte 20.465 Tonnen, im Importe 219.650 Tonnen.

Übersichtstabelle.

	Einfuhr im Jahre 1902			Ausfuhr im Jahre 1902		
	Meterzentner			Meterzentner		
	Gesamtverkehr	Triester Verkehr	Lloydverkehr	Gesamtverkehr	Triester Verkehr	Lloydverkehr
Levantedienst und Dienst im Schwarzen Meere	2,939.767	2,776 171	1,672.229	3,162.336	3,079.423	1,569.805
Vorder- und Hinterindien	1,275.853	1,275.853	970.357	731.912	731.912	683.425
China und Japan . .	78.324	78.320	67.919	222.354	192.067	*) 242.121
Ostafrika	5.212	5.212	3.543	25.146	24.920	16.695
Brasilien	430.879	430.874	193.051	16.255	16.255	9.091
Summe .	4,730.035	4,566.430	2,907.099	4,158.003	4,044.577	2,521.137

Dazu kommt ein Import des Lloyd aus Großbritannien mit Cypern und Gibraltar und von den Kanarischen Inseln per 8937, aus Italien und Montenegro per 72.902 Meterzentner, ein Export nach Cypern per 15.963, nach Italien und Montenegro per 45.016 Meterzentner; endlich hat der Lloyd im Jahre 1902 nach Triest aus österreichischen und ungarischen Häfen 78.114, und aus Triest nach österreichischen und ungarischen Häfen 218.812 Meterzentner verfrachtet.

* Das Plus im Vergleiche mit den beiden anderen Rubriken erklärt sich daraus, daß der Lloyd auch in Fiume Fracht aufnimmt.

Digitized by Google

Der Umfang unseres subventionierten Seeverkehrs würde allerdings nicht die großen Erfordernisse für denselben rechtfertigen. Die Ziffern sind überraschend niedrig und der Erfolg ist ein geringer, wenn man in Betracht zieht, welch große Summen auf den Seeverkehr verwendet werden und welch zahlreiche Einrichtungen zur Förderung unseres Außenhandels geschaffen werden. Es beträgt der eigentliche Überseeexport via Triest etwa 100.000 Tonnen, also einen geringen Prozentsatz unseres Außenhandels. Es bestehen jedoch neben dem Interesse unserer Industrie und unseres Außenhandels noch andere Gründe für die Sicherung regelmäßiger Schiffahrtsverbindungen und für eine den Export fördernde Organisation des Seeverkehres. Die handelspolitische Situation zeigt die stetig zunehmende Abschließung der Nachbarstaaten insbesondere für Industrieprodukte, und es ist natürlich, daß man den etwa eintretenden Ausfall durch den überseeischen Export zu ersetzen suchen wird; insbesondere ein Land wie Österreich, welches keine Kolonien hat, muß durch regelmäßige, gesicherte Schiffswege seinen Waren Richtung geben.

Es sei ferner darauf hingewiesen, daß für die zweite Bahnverbindung mit Triest 300 Millionen Kronen geopfert werden, auf deren Verzinsung nicht zu hoffen ist, und daß für die Triester Hafenbauten 100 Millionen Kronen beansprucht werden. Für diese Ausgaben diente als Schlagwort „die Hebung von Triest". Allein das Wachstum einer Stadt wäre mit diesen Riesensummen zu teuer erkauft. Die Ausgaben können nur in späteren Zeiten eine Rechtfertigung erfahren, wenn tatsächlich eine umfangreiche Entwicklung des Seeverkehres und teilweise durch diesen der Industrie und des Exportes eintreten würde, damit ein Teil der zuwachsenden Bevölkerung in diesen die Grundlage ihrer Existenz finde. Es ist vielleicht nicht überflüssig, hier zu erwähnen, daß in den letzten 20 Jahren die Bevölkerung Österreichs um vier Millionen zugenommen hat, daß die landwirtschaftliche Bevölkerung ziemlich konstant geblieben ist, die anwachsende Bevölkerung also in der Industrie, im Handel und im Gewerbe Arbeit und Verdienst gefunden hat. Von diesem Standpunkte, daß der seemäßige Export und der Seeverkehr überhaupt teilweise zur Entwicklung der industriellen und gewerblichen Produktion beitragen, lassen sich wohl die Ausgaben, welche hiefür bisher gemacht wurden, rechtfertigen.

Staatliche Leistungen.

Der österreichische Staat hat im Jahre 1903 für den Lloyd (ausschließlich der Postsubvention per 120.000 K) 8,589.479 K, für die freie Schiffahrt 2,558.376 K, im ganzen also 11,147.855 K verausgabt. Von der Lloydsubvention entfallen 746.184 K auf den dalmatinischen, 480.000 K auf den Ostafrikadienst, 3,259.495 K auf den Mittelmeerdienst, 298.608 K auf den Brasil- und 3,805.192 K (inklusive des Ersatzes der Suezkanalgebühren per 2,267.614 K) auf den Dienst nach Indien, China und Japan.

Im Jahre 1904 waren für den Ostafrikadienst 1,440.000 K eingestellt und die Lloydsubventionen dürften zuzüglich der Vergütung für den Postdienst 10,380.000 K erreicht haben.

Organisation.

Nachdem wir den Umfang des Seeverkehres und die Leistungen für denselben erhoben haben, wird es sich nun darum handeln, die Bedingungen festzustellen unter welchen sich der Seeverkehr zu vollziehen hätte, wenn er den Bedürfnissen insbesondere des Exportes, entsprechen will.

Die erste Frage geht nach den Schiffahrtsrouten. Man muß fragen: Welche neue Linien wären einzuführen, welche Änderungen wären an dem gegenwärtigen Fahrplane vorzunehmen, Anzahl der Fahrten und die Zeitpunkte derselben, Fahrgeschwindigkeit und Fahrtdauer, ob direkte oder gebrochene Linien zu nehmen sind: es ist abzuschätzen, mit welchem Tonnengehalte die Schiffe verkehren, welche spezielle Einrichtungen selbe haben sollen und in welchem Umfange für die Passagierbeförderung vorzusorgen sei. Da aber Produktion und Export auf lange Zeit nicht berechnet werden können, die Absatzgebiete sich verschieben, die Frachten stetigen Veränderungen unterworfen sind, so wird ein Modus zu vereinbaren sein, in welcher Weise die Änderung des Itinerärs jeweilig in einer die beiden Vertragsteile befriedigenden Weise wird vorgenommen werden können.

Anknüpfend an das Itinerär kommt die nächste Frage, zu welchen Tarifen und unter welchen allgemeinen Bedingungen die Güter verfrachtet werden sollen, und in Verbindung mit denselben kommt Art und Höhe der Subvention in Verhandlung, weil die Höhe des einen die niedrige Ziffer des anderen zur Folge hat; weiter die Zeitdauer des Vertrages und schließlich die Organisation der zu subventionierenden Gesellschaften, damit durch die Organisation verbürgt werde: die getreue Ausführung der vertragsmäßigen Verpflichtungen und die Wahrscheinlichkeit, daß die Gesellschaft einem etwaigen gesteigerten Verkehre und gesteigerten Anforderungen des Exportes wie des Importes zu genügen in der Lage sein wird.

Itinerär.

Ehe in die Beratung des Itinerärs eingegangen wird, sind die Prämissen für diese Beratung festzustellen.

Da kommen nun drei Dinge in Betracht: das Verhältnis zu Ungarn, die Wirkung des Marineunterstützungsgesetzes und die Frage, welche Verkehrsgebiete wir haben wollen.

Digitized by Google

Bezüglich des Verhältnisses zu Ungarn hat eine bis 1906 geltende Verkehrsteilung mit der vom ungarischen Staate subventionierten „Adria" stattgefunden. Es fragt sich nun, ob wir uns auf den Standpunkt der Erneuerung oder der Nichterneuerung des Abkommens stellen sollen. Es sind viele Wünsche da nach speziell österreichischen Linien, nach Nichterneuerung des Abkommens mit Ungarn. Allein unsere industrielle Produktion hat speziell für die Seetransportwege nach dem europäischen Westen kein großes Interesse. Der Verkehr nach dem Westen betrifft mehr die ungarischen als die österreichischen Produzenten. Es ist auch die Frage, ob nicht, wenn wir spezielle Linien einrichten, eine Retorsion von Ungarn hinsichtlich des Verkehres nach dem Osten geübt werden wird. Gewiß wird sie geübt werden. Es werden beide Staaten unnütz viel Geld für Subventionen ausgeben. Unser wirtschaftliches, unser Verkehrsinteresse zwingt uns also nicht, nach dem Westen bestimmte Verkehrswege zu bilden und spezielle Subventionsverträge abzuschließen. Außerdem heißt es ja, daß der Verkehr nach dem Westen immer ganz ausreichende Verschiffungsgelegenheiten in Triest findet. Der Verkehr ist nicht groß, die Etablierung von Verträgen würde also eine wenig rentable, aber ziemlich fühlbare Verteuerung des Seeverkehres involvieren.

Angesichts dieser Sachlage muß man noch nicht zu dem Schlusse kommen, daß das Abkommen zu erneuern sei — denn es ist reformbedürftig — aber wir müssen auf dem Standpunkte stehen: den Verkehr nach dem Westen lassen wir offen, bis die Vorschläge Ungarns bezüglich der Erneuerung vorliegen werden. Wir sagen aber schon heute, daß wir an dem Abkommen Änderungen vorzunehmen haben. Es würde also bei unseren weiteren Beratungen heißen: Was den Verkehr nach dem Westen anbelangt, so bleibt die Äußerung auf einen späteren Zeitpunkt zurückgestellt, bis die Anträge Ungarns bezüglich der Erneuerung vorliegen werden.

Was das Marineunterstützungsgesetz betrifft, so hat der Industrierat beantragt, daß neben den subventionierten Linien die freie Schiffahrt Reisezuschüsse, allerdings in einem reduzierten Maße, bekommen soll. Es scheint aber in den Intentionen der Regierung zu liegen, die Bestimmung des jetzigen Gesetzes aufrecht zu halten, wonach Parallelfahrten nicht zu subventionieren sind. Auf diese Weise wird dem Lloyd die Konkurrenz ferngehalten, und es entstünde dann die Frage, ob er nicht unter solchen Verhältnissen eine größere Transportpflicht als jetzt übernehmen müßte. Würde aber das neue Marineunterstützungsgesetz den Antrag des Industrierates akzeptieren, so würde sich wieder die Frage ergeben, ob nicht in diesem Falle der Lloyd für Mehrfahrten auf Reisezuschüsse in demselben Umfang Anspruch habe wie die freie Schiffahrt. Logisch ist es, daß, wenn dem Lloyd sozusagen Konkurrenz gemacht werden kann, wenn für Fahrten neben den subventionierten Linien der freien Schiffahrt Reisezuschüsse gegeben werden, man dann sagt: Das fahrplanmäßige und vertragsmäßige Schiff ist das subventionierte, das zweite, dritte, das der Lloyd die Fahrt machen läßt, soll, vorausgesetzt, daß sonst den Bedingungen des Marineunterstützungsgesetzes entsprochen wird, die Reisezuschüsse in derselben Weise erhalten wie die anderen Prämienberechtigten.

Demgemäß wurde folgender Beschluß gefaßt:

„Das Komitee, bezüglich der Reisezuschüsse auf dem Standpunkte des Industrierates stehend, daß beschränkte Reisezuschüsse auch für Fahrten neben den subventionierten Linien gewährt werden sollen, hält es aber für zulässig, daß die subventionierten Gesellschaften für nicht vertragsmäßige Fahrten auf einer vertragsmäßigen Linie außerhalb des Mittelmeeres auch Anspruch auf Zuschüsse gemäß dem Marineunterstützungsgesetze haben sollen." Der Antrag der Mitglieder Economo, Escher, v. Hütterott und v. Vukovič, daß die subventionierten Gesellschaften für nicht vertragsmäßige Fahrten auf einer vertragsmäßigen Linie keine Marineunterstützung bekommen sollen, blieb in der Minorität und wurde dem Wunsche des Hofrates v. Vukovič gemäß dem Sitzungsprotokolle als Minoritätsvotum einverleibt.

Die III. Abteilung hat den Komiteebeschluß genehmigt und der Minoritätsantrag ist nicht weiter Gegenstand des Berichtes.

Die dritte Prämisse betrifft die Verkehrsteilung. Das Komitee hat in der Sitzung vom 9. Juni die Sicherstellung des Verkehres durch verschiedene Verträge respektive verschiedene Gesellschaften in Aussicht genommen und aus der damaligen Debatte kann man die Verkehrsgebiete förmlich konstruieren:

Erstens Verkehr nach dem Osten: Mittelmeer- und indischer Dienst, Verkehr nach China, Japan, Persien, ferner nach Ostafrika; dafür wäre in erster Linie der Lloyd in Aussicht genommen.

Zweitens der Verkehr nach dem gesamten Amerika.

Drittens der adriatische Dienst mit einem anzufügenden Lokaldienste für Triest und das Küstenland. Von unserem Standpunkte der Gesamtindustrie hat allerdings dieser dalmatinische Verkehr mehr provinziales Interesse, die cisleithanische Güterproduktion bedarf für den Dalmatiner Verkehr keiner besonders umfangreichen oder kostspieligen Vorsorge.

Gemäß dem Antrage des Mitgliedes Oberbaurates Günther wird dem Wunsche Ausdruck gegeben, daß die Regierung die Verhandlungen über die Neuregelung des dalmatinischen Dienstes baldigst zum Abschlusse bringen möge, damit die Verkehrsbesserungen in Wirkung treten und so die Ausgestaltung des Verkehres durch die österreichischen Rheder ungehemmt vor sich gehen könne.

Unter diesen Voraussetzungen wurde eine Enquête über das Itinerär im weitesten Sinne ein-

Digitized by Google

berufen, zu welcher alle diejenigen geladen waren, welche gelegentlich der schriftlichen Enquête Anträge bezüglich des Itinerärs an den Industrierat gestellt haben, ferner die k. k. Staatsbahnen und der Lloyd, um in derselben ein nicht angefochtenes Votum der Befrachter und Verfrachter zu stande zu bringen, welches der Regierung zur weiteren Amtshandlung übergeben werden kann.

Es handelt sich um die Einführung neuer Linien, Ausgestaltung der bestehenden Linien, insbesondere Beschleunigung der Fahrten. Mit Rücksicht darauf, daß jede dieser Forderungen ein großes Gelderfordernis bedeutet und daß sogar auf lange befahrenen Linien der Verkehr kein großer ist, mußte bei den gestellten Anträgen einerseits das große Erfordernis, andrerseits der geringe Verkehr beachtet werden, und konnten demnach die Anträge nur in mäßigem Umfange berücksichtigt werden.

Nach durchgeführter Debatte ergab sich als übereinstimmende Anschauung der Versammlung:

Die bestehenden Itineräre sind zu ändern und zu ergänzen, und zwar:

Bezüglich des Mittelmeerdienstes: Beschleunigung der Alexandrien-Eillinie und Erhöhung des Tonnengehaltes der Schiffe, Beschleunigung der thessalischen und griechisch-orientalischen Linie durch Auslassung minder wichtiger Zwischenhäfen, Herstellung einer wöchentlichen Verbindung von Triest mit Syrien während der Wintermonate, Einrichtung einer wöchentlichen Linie nach Batum.

Bezüglich des Überseedienstes: Ausgestaltung der Bombaylinie in der Richtung, daß die Schnelligkeit der Schiffe und der Tonnengehalt vermehrt wird; Ausdehnung des ostasiatischen Dienstes durch Affluenzlinien von Singapore, zunächst nach Siam, den Sundainseln, Hongkong, der chinesischen Küste; später nach Australien; Saisonfahrten nach Persien.

Nach dem Westen: Einrichtung einer Linie nach Argentinien.

Im allgemeinen die Abkürzung der Fahrtdauer für die Relationen jenseits des Suezkanales mindestens auf die Fahrzeiten aus konkurrierenden Häfen.

Bezüglich des dalmatinischen Dienstes, der mehr ein provinziales, vom Standpunkte der Industrie und des Handels nur ein geringes Interesse hat, unterbleibt vorläufig die Äußerung, weil Verhandlungen der dalmatinischen Rheder wie des Lloyd über die Regelung des Verkehres im Zuge sind.

Mit Rücksicht auf die Veränderungen, welchen der Verkehr unterliegt, und auf die lange Dauer des Vertrages ist dem Virement in den Fahrten ein größerer Umfang zu geben als in dem gegenwärtigen Vertrage bestimmt ist, und ferner soll durch den Vertragsschluß mit einer Gesellschaft, speziell dem Lloyd, in keiner Art sich des Rechtes begeben werden, wegen der Verbindung mit anderen Häfen neue Verträge abzuschließen.

Der Tonnengehalt der Schiffe ist dem saisonmäßigen Bedürfnisse und den geänderten Verkehrsverhältnissen gemäß abzuschätzen.

Grundlage der Subvention.

Hinsichtlich der Art der Subventionierung würde es der Industrie und dem Handel entsprechen, wenn dieselbe in solcher Weise erfolgen würde, daß sie unmittelbar als Exportförderung wirken würde, daß der Subventionsbetrag in einem gewissen Verhältnisse zu verfrachteten Warenquantitäten nach bestimmten Relationen gestellt würde. Aber auch die jetzige Art der Subventionierung durch differenzielle Meilengelder kann Rechnungsschlüssel der Subvention bleiben, wenn die Frachtentarifsätze in ausreichendem Maße den Bedürfnissen des Verkehres angepaßt werden. Industrie und Handel erachten die Förderung der industriellen Produktion als den eigentlichen Zweck der Subventionsverträge und erwarten, daß für den Frachtentransport und nicht in erster Linie, wie es geschieht, für den Passagierdienst und für Luxusschiffe die Geldausgabe gemacht werden wird.

Insoferne bei Bau und Betrieb die Heranziehung der Schiffahrt für den militärischen Dienst, dann die Leistungen der Gesellschaft für den Konsular- und diplomatischen Dienst in Betracht kommen, so sind diese separat abzuschätzen und die bezügliche Subvention in das gemeinsame Budget einzustellen. Hernach wäre die Subvention zu sondern in Entschädigung für staatliche Leistungen, für den Postdienst, dann für die Besorgung des regulären Frachtentransportes.

Die Abteilung behält sich bezüglich der Höhe und der Art der Subventionierung, dann der Frachtsätze für die einzelnen Artikel nach den verschiedenen Häfen vor, spezielle Äußerung zu erstatten, und wird hinsichtlich der Tarife sich vorläufig nur allgemein äußern.

Tarifwesen.

Die Befrachter haben nächst den Schiffahrtswegen an den Tarifen das wesentlichste Interesse. Nach dem jetzt in Kraft stehenden Lloydvertrage hatte die Regierung die Normaltarife zu genehmigen, welche ohne deren Zustimmung eine Änderung nicht erfahren können, es wurde aber bedauerlicherweise die Unterlassung eines Einspruches innerhalb einer gewissen Frist als Genehmigung interpretiert.

Weiters wird bestimmt, daß die Normaltarife und die Frachtsätze für den Verkehr aus und nach den österreichischen Häfen nicht höher gestellt sein sollten, als unter gleichen und ähnlichen Bedingungen solche für den Verkehr mit den konkurrierenden Häfen des Auslandes bestehen. Nach dieser Richtung steht dem k. k. Handelsministerium das Recht zu, eine entsprechende Regulierung der Tarife, respektive der Frachtsätze zu verlangen.

Zunächst muß hier bemerkt werden, daß die derzeitige Organisation des maritimen Departements die ständige Evidenzhaltung der wechselnden Tarife kaum ermöglicht, und daß es praktisch wäre, wenn das Departement durch ein kommerzielles und Tarifbureau ausgestaltet werden würde, welches das Amt verläßlich über die Notwendigkeit der Herabsetzung der Tarife oder die Zulässigkeit ihrer Erhöhung zu informieren in der Lage wäre. Weiters ist zu beachten, daß die Gleichmäßigkeit der Tarife aus den konkurrierenden Häfen nicht immer für unser Exportbedürfnis ausreicht.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse der Länder sind nicht die gleichen; wir können auf die Herabsetzung eines Frachtsatzes für einen Artikel, von dem wir wenig zu exportieren haben, verzichten, und müssen vielleicht die Unterbietung eines Frachtsatzes aus konkurrierenden Häfen fordern, weil für diesen Artikel hier ein stärkeres Exportbedürfnis besteht und weil vielleicht die Produktionsbedingungen für denselben wesentlich ungünstiger liegen.

Es sei weiter darauf hingewiesen, daß für die meisten in Betracht kommenden Relationen Triest die kürzere Linie bildet und daß es eine ganz bedeutende und nicht genug motivierte Begünstigung der subventionierten Gesellschaft ist, wenn außer der Subvention ihr noch trotz der kürzeren Linie die Einhebung des gleichen Frachtsatzes gewährt wird.

Es wird natürlich geboten sein, die Tarife zeitweilig auf ihre Anpassung an unsere wirtschaftlichen Interessen zu revidieren und es soll der Erwartung Ausdruck gegeben werden, daß dies zeitweilig und unter Zuziehung von Vertretern der Befrachter — vielleicht des Komitees des Industrierates — geschehen wird.

Ein wichtiges Moment für die Frage der Festlegung der Exporttarife bildet die Zulässigkeit der Kartelle.

Die Vorfrage, ob die Tarife mit staatlicher Genehmigung zu erstellen sind, muß kurzer Hand bejaht werden. Der Hinweis auf Gesellschaften des Auslandes ist nicht zulässig, denn in den betreffenden Häfen besteht eine stetige ausreichende Konkurrenz, welche die Frachtenraten reguliert. In Triest hat eine Gesellschaft fast ein Monopol und sie genießt eine Subvention, die ein Drittel ihrer Gesamteinnahmen beträgt. Aus diesen beiden Gründen ist es nicht zulässig, ihr die Freiheit der Tarifbestimmung einzuräumen.

Der Referent war der Anschauung, daß Kartellierungen der subventionierten Gesellschaft grundsätzlich untersagt sein sollen. Denn die Subvention wird gegeben, um einen regelmäßigen, sicheren und billigen Frachtweg zu schaffen. Die Fracht soll eine möglichst fixe Kalkulationsziffer bilden. Durch die Kartellierung wird aber die Fracht verteuert und zu diesem Zwecke wird die Subvention nicht gegeben. Würde trotzdem die Kartellierung gestattet, so wäre aus derselben die Konsequenz abzuleiten, daß für die Kartellrouten die Subvention aufzuhören habe. Wenn der Rheder seinen Vorteil in der Kartellierung sucht und in den durch selbe hervorgerufenen hohen Frachten findet, dann ist es überflüssig, ihm hohe Subventionen zu gewähren.

Das Komitee für den Seeverkehr war aber nach den Ausführungen der Herren v. Hütterott, Ritter v. Kink und Dr. Kolischer (Protokoll vom 8. November 1904, Seite 25 und 26) der Anschauung, daß Kartelle ausnahmsweise zuzulassen sind und hat demnach den Antrag des Herrn Dr. Kolischer genehmigt, welcher lautet:

„In der Regel ist subventionierten Gesellschaften die Kartellierung der Frachttarife nicht zu gestatten. Nur ganz ausnahmsweise kann in dringenden Fällen mit Einwilligung der Staatsverwaltung davon Umgang genommen werden."

Es fragt sich nun, ob die Tarifsätze schon beim Eingehen in die Verhandlungen zu beantragen wären. Das Komitee ist der Meinung, daß die Tarife gleichzeitig mit der Subvention zu verhandeln sind, und daß erst, wenn die Subventionsart einigermaßen geformt sein wird, die Normaltarife ziffermäßig zu bestimmen seien, und es wird wiederholt betont, daß die Höhe der einen die niedrigen Ziffern der anderen bedingt.

Vorläufig ist es nur am Platze, über gewisse Grundzüge für die Tarifierung sich zu äußern.

Die jetzigen Normaltarife kommen tatsächlich nicht zur Anwendung. Tarife und Klassifikation sind ganz durchbrochen. Es wird sich vorerst empfehlen, die Güterklassifikation einer Revision zu unterziehen, und zwar in der Art, daß die jetzigen tatsächlich für die einzelnen Artikel zur Anwendung gebrachten Frachtsätze die Basis für die Einreihung der Waren in die Güterklassen bilden. Es wären weiter die Klassen zu vermehren und bei Feststellung der Grenze für die Anwendung des Raumtarifes die Herabsetzung des Gewichtes pro Kubikmeter und die Teilung in mehrere Wertklassen vorzunehmen. Die Tarife wären in Kronen ohne jede Zuschläge zu erstellen.

Erneuerung des Lloydvertrages.

Was den Antrag bezüglich der Erneuerung des Lloydvertrages anlangt, so besteht kein Zweifel, daß eine neue, nicht belastete Gesellschaft um denselben Subventionsbetrag für die Befrachter mehr leisten oder dieselbe Leistung um einen geringeren Betrag ausführen könnte. Bei Fahrten von zirka 2 Millionen Seemeilen hat der Lloyd pro 1904 zirka 10,380.000 K an Subventionen und Vergütungen erhalten und angesichts der geringen Fahrgeschwindigkeiten ist die Subvention nicht zu niedrig gegriffen. Ausdrücklich muß konstatiert werden, daß ein Vergleich mit den Betriebsausweisen anderer Schiffahrtsgesellschaften zu dem Schlusse bringt, daß nicht die Ziffer der Subvention und nicht die Höhe der Leistungen der Gesellschaft die nicht befriedigende Rentabilität der-

Digitized by Google

selben verschulden. Indeß hat das Komitee erachtet, daß der Lloyd als alter Vertragsteil in erster Linie als Vermittler des seemäßigen Verkehrs speziell nach dem Osten, jedoch bedingungsweise, in Betracht kommt. Die Zuwendung des langsichtigen und umfangreichen Geschäftes zu raisonablen Konditionen und die Gewährung einer hohen Subvention muß an die nicht abänderliche Bedingung geknüpft werden, daß der Lloyd eine Organisation erhält, welche ihn geeignet macht, wirklich der richtige Vermittler des Seeverkehrs zu sein, und in diesem Bestreben soll er die kräftigste Unterstützung des Staates finden.

Es wurde schon auf die Wichtigkeit des Seeverkehrs vom Gesichtspunkte der Güterproduktion und unserer Handelspolitik hingewiesen, ebenso auf die großen Opfer, welche die Bahn- und Hafenbauten erfordern. Aber alle Opfer sind vergeblich und alle Hoffnungen auf eine Entwicklung Triests sind trügerisch, wenn nicht von diesem Hafen aus günstige Verschiffungsgelegenheiten geschaffen werden, wenn nicht die subventionierte Schiffahrtsgesellschaft die Eignung hat, die Güter billiger und schneller an ihren Bestimmungsort zu bringen. Ist die Schiffahrtsgesellschaft nicht in der Lage, den Dienst derart zu versehen, dann wäre sie, weil sie fast ein Monopol hat, ein Hindernis für den Seeverkehr und für die auf ihn gebaute Entwicklung der Produktion. Und würde anderseits eine Gesellschaft von der Leistungsfähigkeit der Rheder aus den konkurrierenden Häfen dem Export zur Verfügung stehen, dann würde der Verkehr auch dem Hafen von Triest eine sichere Entwicklung bringen. Der kürzere Seeweg ist ein Vorsprung, dieser muß ausgenützt werden und er kann nicht preisgegeben werden wegen der mangelhaften Einrichtungen einer subventionierten Gesellschaft. Es ist nicht möglich und nicht statthaft, das große staatliche und wirtschaftliche Verkehrsinteresse wegen der Mängel der Organisation oder wegen ungünstiger finanzieller Verhältnisse einer privaten Unternehmung hintanzusetzen. Von dieser Anschauung und Sachlage ausgehend, erachtet das Komitee, daß der Lloyd als Kontrahent in Aussicht zu nehmen sei, wenn er eine Organisation erhält, die zur Grundlage hat die Bewältigung des bestehenden und des vergrößerten Verkehrs zu Tarifsätzen und Fahrzeiten, welche es ermöglichen, via Triest nicht teuerer und mit nicht längerer Fahrzeit die Waren an ihren Bestimmungsort zu bringen als aus konkurrierenden Häfen. Der Lloyd müßte weiters geeignet sein, den Dienst verläßlich zu versehen. Er müßte genügende Mittel für die Kompletierung seines Schiffsparks besitzen und sich verpflichten, auch weiterhin günstige allgemeine Transportbedingungen, insbesondere das Konossement betreffend, zu bieten.

Zunächst müssen daher die Transportmittel des Lloyd einer Erörterung unterzogen werden. Hier sehen wir das Bestreben der offerierenden Gesellschaft, den Fahrplan ihren Betriebsmitteln anzupassen, währenddem die Befrächter darauf dringen müssen, daß die Fahrbetriebsmittel den Anforderungen des Itinerärs vollkommen zu entsprechen vermögen. Die Gesellschaft selbst bewertet ihren Geldbedarf zur Erneuerung des Schiffsparkes auf mindestens 30 Millionen Kronen. Das Komitee vermeinte die Fundierung der Gesellschaft, mit der der Vertrag abgeschlossen werden soll, einer Erörterung unterziehen zu müssen, insbesondere in dem Falle, wenn der Industrierat die Gewährung eines Staatsvorschusses empfehlen soll. Es ist bei Prüfung der Bilanz des Lloyd zur Anschauung gelangt, daß eine Gesellschaft mit einem sehr kleinen reellen Aktivvermögen, mit einer Prioritätenschuld von zirka 40 Millionen Kronen, deren Tilgung sich über die Zeit der Betriebsfähigkeit der hypothezierten Schiffe weit hinaus und bis zum Jahre 1965 erstreckt, die ohne Reservefonds, ohne effektiven Assekuranzfonds verhältnismäßig gegen andere Schiffahrtgesellschaften übermäßig teuer administriert wird, welche durch Jahrzehnte nicht aus den Kalamitäten herausgekommen ist, sich vor allem sanieren muß, wenn sie für einen so wichtigen Vertragsabschluß genügend fundiert und für das verlangte Staatsdarlehen kreditfähig sein soll.

Es wurden bei den verschiedenen früheren Vertragsverhandlungen dem Lloyd immer die Verträge auch aus dem Grunde bewilligt, damit er sich sanieren könne. Allein, trotzdem die Subvention wieder im Vergleiche zu den anderen Gesellschaften und zur Leistungsfähigkeit ausreichend bemessen wurde, ist die Rangierung der Gesellschaft ausgeblieben. Deshalb vermeinte das Komitee, daß es sich empfehlen würde, diesesmal vorerst die Vertragspromesse zu geben, unter der Bedingung, daß sich der Lloyd vertragsfähig macht und zugleich zu bestimmen, in welcher Weise diese Vertragsfähigkeit zu verstehen sei.

Wenn der Lloyd seine Aufgabe erfüllen will, so muß er natürlich die nötigen Betriebsmittel schaffen, er kann nicht verlangen, daß der Staat allein ihm diese beistelle und eine Subvention gewähre, welche ihm gestatten, ein Aktienkapital, welches tatsächlich nicht mehr vorhanden ist, zu verzinsen und eine ungerechtfertigt teuere Administration unverändert zu erhalten.

Die Bilanz wäre in folgender Weise richtig zu stellen:

Es sind auszuscheiden: die Defizite aus den Vertragsjahren 1889 bis 1891 von 904.000 K, welche als Aktivum eingestellt wurden.

Ferner figuriert in der Bilanz die Wertdifferenz der Anleihen mit 3,054.000 K. Die Differenz zwischen dem Nominale der Schuld und dem Betrage, den man für dieselbe erlöste, kann ganz gewiß nicht als ein Aktivum angesehen werden.

Die Außenstände, die laufende Rechnung per 3,907.843 K sind einer Sichtung auf ihre Bonität

Digitized by Google

zu unterziehen; eine Abschreibung hat nicht stattgefunden und es besteht wahrscheinlich die Notwendigkeit, verschiedene Beträge auszuscheiden.

Das Inventar und die Immobilien in- und außerhalb Triest sind einer Neuinventur und Abschätzung zu unterziehen.

Bei Arsenal und Werkstätte ist mangels eines Erträgnisses die Kapitalisierung auf Grund eines abzuschätzenden reellen Erträgnisses nicht möglich, sohin wäre der reelle Grund- und Sachwert einzustellen.

Das Administrationsgebäude in Triest ist auch zu hoch eingestellt und wäre auf Grund des vierprozentigen Erträgnisses zu kapitalisieren.

Was nun die Hauptpost, nämlich den Wert der Flotte der Gesellschaft anlangt, 46,745.050 K, so wären zunächst die Abschreibungen von zwei Jahren, welche seinerzeit mit Erlaubnis der Regierung unterblieben sind, bei denjenigen der Schiffe, welche noch zu Buche stehen, vorzunehmen, denn es sind ja deswegen doch die Schiffe abgenützt und weniger geworden. Nach der neuen Vertragsbestimmung über das Itinerär wird die Zuweisung der Schiffe für den betreffenden Verkehr erfolgen können, man wird dann erst wissen, welche Schiffe für den neugeregelten Dienst verwendbar sind oder nicht. Die verwendbaren Schiffe können mit dem nach den oben erwähnten Abschreibungen noch festzustellenden Werte in das Aktivum aufgenommen werden, die Schiffe jedoch, welche für den neuen Schiffahrtsvertrag nicht mehr ausreichen, wären nur mit dem Verkaufswert einzustellen.

Es kann nicht ein Vorwurf erhoben werden, daß durch diese Bilanzrichtigstellung die Aktionäre irgendwie geschädigt werden. Es wird denselben weder ein Vermögenswert entzogen, noch die Rentabilität der Unternehmung vermindert, es wird lediglich die Konsequenz der bisherigen Geschäftsführung gezogen.

Nachdem nun nach Richtigstellung der Bilanz das reelle Aktivvermögen gegen die jetzige Ausweisung sich reduzieren würde, so müßte dasselbe durch effektive Kapitalszuflüsse auf mindestens 20 Millionen Kronen erhöht werden und sohin ein großer Teil der Mittel für die Kompletierung des Schiffsparkes von der Gesellschaft selbst aufgebracht werden. In diesem Falle soll der Industrierat dafür eintreten, daß dem Lloyd ein ausreichender Betrag als verzinslicher Vorschuß, hypotheziert auf die Schiffe, rückzahlbar in Raten von den Subventionsbeträgen und lediglich zum Baue von Schiffen, die hauptsächlich für den Güterverkehr bestimmt sind, gewährt werde. Selbstverständlich ist der heimische Schiffbau in erster Linie zu berücksichtigen und können Schiffskäufe nur unter Genehmigung des Handelsministeriums vollzogen werden. Auf diese Weise würden die Betriebsmittel gemeinsam von den Verfrachtern und Befrachtern, nomine dieser vom Staate, von diesem allerdings nur darlehensweise, aufgebracht werden.

Was die Organisation anlangt, so hat sie einerseits die verläßliche Erfüllung des Dienstes, anderseits die Rentabilität des Unternehmens zum Zwecke.

Die Staatsaufsicht hat sich naturgemäß nach erster Richtung zu bewegen — sie ist vielleicht in strengerem Maße zu handhaben als bisher — aber immerhin ist der zweite Vertragsteil, der Staat auch daran interessiert, daß die Geschäftsführung eine entsprechende ist, weil ein rentables Unternehmen immer in seinen Leistungen, sowohl was das Itinerär als was die Tarife und die allgemeinen Frachtbedingungen anlangt, den Bedürfnissen der Befrachter besser und getreuer wird nachkommen können und weil, je rationeller die Geschäftsführung ist, desto geringer die Subvention sein kann. Aus diesem Grunde glaubt das Komitee auch auf die im Verhältnisse zu andern Gesellschaften großen Betriebsspesen des Lloyd hinweisen zu sollen, erachtet es aber nicht für angemessen, dieselben an dieser Stelle weiter zu erörtern.

Das Komitee hat — im Gegensatze zu dem von Hofrat Ritter von Vukovic im Namen der Komiteemitglieder aus Triest und aus dem Küstenlande als Minoritätsvotum angemeldeten und dem Sitzungsprotokolle einverleibten Antrage — die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach Wien empfohlen, weil von hier sich der größte Teil des Frachtgeschäftes entwickelt, organisatorische Verfügungen der Verwaltung hier leichter zustandekommen dürften und der Verkehr mit der Zentralstelle unmittelbar erfolgen kann.

Die Abteilung hat den Komiteebeschluß genehmigt, der Minoritätsantrag wird jedoch seitens des Herrn Hofrat Vukovic im Plenum neuerdings gestellt werden.

Die Vertragsdauer erachtete das Komitee mit 15 Jahren für vollständig ausreichend. Ein längeres Engagement hat keine ausreichende Begründung. Der Schiffbau wird nicht aufhören, es wird immer Schiffahrtgesellschaften geben, welche sich erbieten werden, gegen mehr oder weniger reichliche Subventionen regelmäßige Fahrten zu machen. Es ist auch zu beachten, daß Zölle und politische Änderungen den Seeverkehr beeinflussen können und es ist fraglich, ob der Lloyd, trotz der jetzigen Sanierungsaktion, in einiger Zeit das geeignete Schiffverkehrsunternehmen bilden wird. Das sind Gründe für ein kürzeres Engagement und keine triftigen Gründe bestehen für eine größere, für länger als 15 Jahre bestimme finanzielle Belastung des Staates.

Herr Dr. Kolischer beantragte, mit Rücksicht darauf, daß der Lloydvertrag am 31. Dezember 1906 endigt, eine Entscheidung darüber, ob es möglich sein wird, das Abkommen mit dem Lloyd abzuschließen, baldigst herbeizuführen, demnach die Verhandlungen zu beschleunigen.

Digitized by Google

Von Seite des Mitgliedes Herrn Bürgermeister Dr. Lueger wurde die Besorgung des Verkehres durch eine staatliche Schiffahrt und von Seite des Herrn Oberbaurates Günther die Verbindung mit bestehenden, gut geführten Gesellschaften oder die Gründung einer neuen Gesellschaft zur Diskussion gebracht. Die Erörterung dieser Vorschläge wurde für vertraulich erklärt, so daß das Referat sich nicht auf diese Eventualitäten erstrecken kann.

Die Abteilung einigte sich jedoch dahin, die Anträge des Subkomitees durch den nachfolgenden Punkt 8 zu ergänzen.

Schließlich sei noch erwähnt, daß auf Vorschlag des Mitgliedes Escher die Vermehrung der saisonmäßigen Fahrten nach Alexandrien in die Referentenanträge aufgenommen wurde und daß auf Antrag des Herrn Hofrates v. Vukovič dem Punkt 2, Absatz b) eine Fassung gegeben wurde, welche die Teilung dieses Verkehres in Aussicht nimmt.

Von diesen Änderungen abgesehen genehmigte die III. Abteilung Bericht und Anträge des Referates.

Im übrigen wird auf die den Mitgliedern des Industrierates zugekommenen Verhandlungsprotokolle und auf die umfang- und inhaltsreichen Publikationen des Bureaus des Industrierates und des maritimen Departements über Fragen des Seeverkehres, insbesondere den Lloyd betreffend, verwiesen und dem Bureau für die bezüglichen Arbeiten an dieser Stelle Dank und Anerkennung ausgesprochen.

Anträge.

Die III Abteilung empfiehlt nunmehr die folgende gutächtliche Äußerung in Angelegenheit des Seeverkehres abzugeben:

1. Von der Anschauung ausgehend, daß zur Aufrechthaltung und Entwicklung der Güterproduktion und des Exportes zur See, der immer mehr zur Notwendigkeit wird, auch weiterhin die Sicherung regelmäßiger, ausreichender Schiffahrtsverbindungen unumgänglich geboten erscheint, soll diese Sicherung, soferne befriedigende Bedingungen seitens der Rheder geboten werden, nicht durch eine staatliche Schiffahrt, sondern durch Subventionsverträge, bei welchen der staatliche Einfluß genügend gewahrt ist, erfolgen.

2. Es empfiehlt sich, den Verkehr durch verschiedene Verträge, eventuell mit verschiedenen Gesellschaften sicherzustellen und als Verkehrsgebiete sind in Aussicht zu nehmen:

a) Verkehr nach dem Osten: Mittelmeer, indischer Dienst, Verkehr nach China, Japan, Persien, ferner nach Ostafrika;
b) der Verkehr nach Nord-, Zentral- und Süd-Amerika;
c) der adriatische Dienst mit anzufügendem Lokaldienste für Triest und das Küstenland.

3. In Anbetracht der noch ausstehenden Propositionen Ungarns über die Erneuerung des Abkommens vom 20. Jänner 1898 und über die Bedingungen desselben können bezüglich der Relationen nach dem europäischen Westen die Äußerungen des Industrierates erst in einem späteren Zeitpunkte abgegeben werden.

4. Hinsichtlich der Parallelfahrten: In Ansehung des Marineunterstützungsgesetzes bezüglich der Reisezuschüsse auf dem Standpunkte stehend, daß beschränkte Reisezuschüsse auch für Fahrten neben den subventionierten Linien gewährt werden sollen, hält es der Industrierat gleichwohl für zulässig, daß die subventionierten Gesellschaften für nicht vertragsmäßige Fahrten auf einer vertragsmäßigen Linie außerhalb des Mittelmeeres auch Anspruch auf Zuschüsse gemäß dem Marineunterstützungsgesetze haben sollen.

5. Die bestehenden Itineräre sind zu ändern und zu erweitern, und zwar:

Bezüglich des Mittelmeerdienstes: Beschleunigung der Alexandrien-Eillinie, Vermehrung der Fahrten, Beschleunigung der thessalischen und griechisch-orientalischen Linie durch Auslassung minder wichtiger Zwischenhäfen, Herstellung einer wöchentlichen Verbindung von Triest mit Syrien während der Wintermonate, Einrichtung einer wöchentlichen Linie nach Batum.

Bezüglich des Überseedienstes: Ausgestaltung der Bombaylinie in der Richtung, daß die Schnelligkeit der Schiffe und der Tonnengehalt vermehrt wird; Ausdehnung des ostasiatischen Dienstes durch Affluenzlinien von Singapore, zunächst nach Siam und den Sundainseln, dann nach den Haupthäfen Chinas, später nach Australien: Saisonfahrten nach Persien.

Nach dem Westen: Aufnahme des Verkehrs nach Argentinien.

Im allgemeinen die Abkürzung der Fahrtdauer und insbesondere für die Relationen jenseits des Suezkanales mindestens auf die Fahrzeit aus konkurrierenden Häfen;

Beistellung von Schiffen mit einem Tonnengehalte, welcher dem saisonmäßigen Warenanbote entspricht.

6. Hinsichtlich des Tarifwesens.

In der Regel ist subventionierten Gesellschaften die Kartellierung der Frachttarife nicht zu gestatten; nur ausnahmsweise kann mit Einwilligung der Staatsverwaltung in dringenden Fällen von dieser Regel Umgang genommen werden.

Keineswegs sollen die Tarife höher als jene konkurrierender Häfen sein, und mit Rücksicht auf die kürzere Linie soll eine verhältnismäßige Herabsetzung der Tarife bei Artikeln, für welche ein größeres Exportbedürfnis besteht, erfolgen. Die Tarife sind zeitweilig

Digitized by Google

auf ihre Anpassung an die wirtschaftlichen Interessen zu revidieren. Es ist das maritime Departement des Handelsministeriums durch ein Tarif- und kommerzielles Bureau auszugestalten.

Es ist vor der Bestimmung der Normaltarife die Güterklassifikation zu revidieren, es sind die Klassen zu vermehren und bei Feststellung der Grenze für die Anwendung des Raumtarifes die Herabsetzung des Gewichtes pro Kubikmeter vorzunehmen. Die Tarife sind in Kronen ohne Zuschläge zu erstellen.

7. Hinsichtlich der Erneuerung des Lloydvertrages empfiehlt der Industrierat, den Lloyd in erster Linie als Vermittler des Verkehrs nach dem Osten in Aussicht zu nehmen:

wenn er eine Organisation erhält, welche zur Grundlage hat die Bewältigung des Verkehrs zu Tarifsätzen und Fahrzeiten, welche es ermöglichen, via Triest mindestens nicht teurer und nicht in längerer Frist die Waren an ihren Bestimmungsort zu bringen, wie aus den konkurrierenden Häfen des Auslandes;

wenn er durch seine Organisation befähigt erscheint, den Dienst verläßlich zu versehen;

genügende Mittel zur Kompletierung seines Schiffsparkes ausweist;

sich weiters verpflichtet, auch weiterhin günstige Transportbedingungen, insbesondere das Konnossement betreffend, zu bieten;

den Sitz der Gesellschaft nach Wien verlegt.

Unter obigen Voraussetzungen wird empfohlen, dem Lloyd ein ausreichendes, auf den Schiffen hypothekiertes Darlehen zur Anschaffung für Schiffe, welche hauptsächlich dem Frachtenverkehr dienen sollen, zu gewähren.

8. Mit Rücksicht darauf, das der Lloydvertrag am 31. Dezember 1906 endigt, wird die Regierung ersucht, die Verhandlungen zu beschleunigen und baldigst die Maßregeln in Erwägung zu ziehen, welche zu treffen wären, wenn der Lloyd die Voraussetzungen für den Vertrag nicht in kurzer Frist zu erfüllen in der Lage wäre.

9. Über die Angemessenheit der Subvention und der Normalfrachtsätze wird der Industrierat eine spezielle Äußerung erstatten.

Wien, den 31. Jänner 1905.

Artur Krupp,
Vorsitzender.

Julius Singer,
Referent.

10.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der X. Plenarsitzung vom 13. und 14. Februar 1905.

a) Aus der Rede des Vorsitzenden, Seiner Exzellenz des Handelsministers Guido Freiherrn Call zu Rosenburg und Kulmbach.

Aus den ausnahmslos wichtigen und interessanten Angelegenheiten, welche zur Beratung zu gelangen haben, hebe ich insbesondere den Bericht der III. Abteilung, betreffend die Erneuerung des Lloydvertrages, hervor, wofür ich insbesondere dem Referenten, Herrn Kommerzialrat Julius Singer meinen Dank aussprechen möchte. *(Bravo!)*

Wiewohl von der hohen Bedeutung der Hebung des Seeverkehres durchdrungen, war die Regierung genötigt, sich auf die Aufrechterhaltung des gegenwärtigen Zustandes hinsichtlich der Unterstützung der Handelsmarine zu beschränken, indem sie auf außerparlamentarischem Wege nur die Verlängerung der Gültigkeit der bezüglichen gesetzlichen Verfügungen bewerkstelligen konnte. Nunmehr tritt neuerlich die schwierige Frage an die Regierung heran, ob und unter welchen Voraussetzungen der Handelsmarine eine Förderung durch Unterstützungen aus Staatsmitteln gewährt und zu einer Erneuerung des Vertrages mit dem Österreichischen Lloyd geschritten werden soll. Der Industrierat, welcher bereits einmal durch seine grundlegenden Vorarbeiten über das Betriebsreglement des Lloyd die Lösung einer für die Schiffahrt und den heimischen Export gleich wichtigen Frage zur Befriedigung aller interessierten Faktoren herbeigeführt hat, erscheint mir auch diesmal berufen, den richtigen Weg zu weisen, um die Unterhandlungen über die zu treffenden Maßnahmen einem gedeihlichen Resultate zuzuführen.

Digitized by Google

b) Zweiter Verhandlungstag am 14. Februar 1905.

Vorsitzender Seine Exzellenz Sektionschef Dr. Franz **Stibral**: Ich konstatiere die Beschlußfähigkeit der Versammlung und eröffne die Sitzung.

Wir beginnen mit dem Punkte 8 der Tagesordnung, das ist der Bericht der III. Abteilung über den Antrag des Mitgliedes Hofrates Ritter v. Vukovic, betreffend die Erneuerung des Lloydvertrages.

Ich bitte Herrn Julius Singer, das Referat zu erstatten.

Referent Mitglied **Singer**: Meine Herren! In einer Zeit, in welcher die Trennung des gemeinsamen Zoll- und Wirtschaftsgebietes, wenigstens von einer der beiden Reichshälften, vorbereitet wird, gewinnen die Maßnahmen, welche die Sicherung unserer Produktion und die Sicherung der Absatzmöglichkeit unserer Produkte herbeiführen könnten, erhöhte Bedeutung. Deshalb ist in diesem Augenblicke die Frage unseres überseeischen Exportes von größerer Bedeutung, als sie es vielleicht früher war.

Viel zu dem Referate zu sagen, halte ich nicht für nötig, denn die Erneuerung des Lloydvertrages ist eine stete Rubrik in den Tagesjournalen und in der wirtschaftlichen Literatur; auch wir haben diese Literatur ziemlich stark bereichert.

Das Referat ist hinsichtlich der Tarife ein wenig rückständig. Wir haben nämlich wohl die Grundzüge des Tarifwesens in unsere Anträge aufgenommen, wir haben aber nicht die Normaltarife ziffermäßig beantragt. Das wäre heute verfrüht.

Wir wissen noch nicht, ob die Gesellschaft die Grundzüge des Abkommens annimmt. Erst wenn dies geschehen sein wird, und wenn auch die Subventionsart ein wenig geformt sein wird, wird es an der Zeit sein, unsere Vorschläge bezüglich des Tarifwesens durch die Normaltarife zu ergänzen. Ich denke mir die Sache derart, daß, wenn die Verhandlungen zwischen Regierung und Lloyd in ein vorgerücktes Stadium getreten sein werden, aus unserem Kreise eine Anzahl von Herren zu den Verhandlungen über die Tarife zugezogen wird. Einfach diktieren lassen sich ja die Normaltarife nicht; sie werden im Wege der Verhandlungen gebildet werden. Wir haben es schon im Referate erwähnt, und ich zweifle nicht daran, daß die Erstellung der Tarife im Einvernehmen mit den Verfrachtern unter Zuziehung von Vertretern der Befrachter erfolgen wird.

Dies schicke ich den Anträgen voraus und bitte nun, dieselben ihrer Würdigung zu unterziehen.

Vorsitzender: Vor der Eröffnung der Debatte erteile ich dem Obmanne der III. Abteilung, Herrn Artur Krupp, das Wort.

Mitglied Herrenhausmitglied **Krupp**: Die Herren haben gestern die Broschüre erhalten: „Schiffahrtssubventionen und ihr Einfluß auf Post, Admiralität, Schiffbau und Volkswirtschaft. Bericht und Vorschläge, erstattet von Alois Schweiger, Mitglied des Subkomitees des Industrierates zur Vorbereitung der Fragen des Seeverkehres."

Diese Broschüre ist auch den Mitgliedern des Subkomitees der III. Abteilung erst gestern zugekommen und ist bei den Beratungen derselben nicht vorgelegen.

Vorsitzender: Ich eröffne die Debatte.

Mitglied Dr. **Lueger**: Meine verehrten Herren! In der Angelegenheit, welche jetzt zur Diskussion gestellt worden ist, handelt es sich nach meiner Überzeugung um die Frage, ob dem Österreichischen Lloyd weiter die gewaltige Staatssubvention zu teil werden soll, das heißt ob der Staat mit dem jetzigen Lloyd in eine weitere innige gemeinschaftliche Verbindung treten soll oder nicht.

Wenn sie das Referat, welches Herr Singer erstattet hat, genau durchlesen und wenn Sie annehmen, daß alles das, was in diesem Referate bezüglich des Lloyd behauptet wird, vollständig auf Wahrheit beruht — und ich habe gar keinen Grund, daran zu zweifeln — dann müssen Sie zur Überzeugung kommen, daß der Österreichische Lloyd eine Gesellschaft ist, welche wohl als nicht geeignet angesehen werden kann, daß man mit ihr eine nähere Verbindung eingeht. Wenn das alles richtig ist, was über die Aktiva und Passiva gesagt wird, dann ist die Wahrheit die, daß eigentlich der Lloyd knapp an der Grenze der Zahlungsfähigkeit steht, ja vielleicht sogar schon diese Grenze überschritten hat. Die Frage ist: Soll der Staat neuerdings mit einer solchen Gesellschaft ein so inniges Verhältnis eingehen oder nicht?

Meine Herren! Sie sind alle Fabrikanten und werden mit mir übereinstimmen, wenn ich sage, mit einem halben wirtschaftlichen Leichnam schließt man keine solchen Verträge ab, wie sie hier dem Staate durch Erteilung von Subventionen zugemutet werden. Das tut man nicht, sondern die erste Aufgabe ist es, einen gesunden Körper zu schaffen. Das wird dazu beitragen, daß der Verkehr auf dem Meere zu Gunsten der österreichischen Flagge sich vermehrt, und es wird dazu beitragen, daß der österreichischen Industrie wesentlich genützt werde.

Ich habe in der Abteilung den Standpunkt vertreten, den Sie bei mir begreiflich finden werden, nämlich den Standpunkt der Verstaatlichung. Denken Sie, der Staat betreibt den größten Teil der Eisenbahnen, die nach Triest in der Zukunft führen

Digitized by

werden. Ist es da nicht naturgemäß, daß man sagt, der öffentliche Faktor, der den Verkehr nach Triest vermittelt, möge auch den weiteren Verkehr vermitteln, der sich von Triest nach allen Richtungen ausdehnt?

Es ist mir erwidert worden, dies gehe aus internationalen Gründen nicht, es könnten leicht Verwicklungen in irgend einem Hafen eintreten und dies müßte dann der Staat als gegen sich gerichtet betrachten und müßte mit aller Energie eintreten. Ich bin der Meinung, daß, wenn überhaupt die österreichische Flagge in einem Hafen in ungerechter Weise angegriffen wird, der Staat eintreten muß, und gerade dem Eintreten des Staates verdankt die englische und auch die deutsche Marine ihren großen Aufschwung.

Wenn ein Staat es duldet, daß seine Flagge verletzt wird, ohne mit aller Entschiedenheit eine Genugtuung zu verlangen, dann verzichtet er überhaupt auf die Geltendmachung seines Rechtes auf fremdem Gebiete. Dieser Grund ist also nach meiner Meinung nicht besonders stichhältig.

Bei einer anderen Gelegenheit ist mir erwidert worden: Wenn Österreich in einen Krieg verwickelt wird, wird die ganze Flotte vernichtet sein, wenn sie dem Staate gehört. Darauf antworte ich folgendes: Wenn Österreich in einen Krieg verwickelt wird, glauben Sie, daß dann unser Gegner die Schiffe des Österreichischen Lloyd schonen wird? Glauben Sie, daß der Kapitän eines fremden Schiffes dem Lloydkapitän sagen wird: Ich bitte, fahren Sie schnell nach Hause, es droht ein Krieg, man braucht sie zu Hause? *(Heiterkeit.)* Durchaus nicht. Der nimmt das Lloydschiff weg, auch wenn es kein Staatsschiff ist, er nimmt es gewiß, und er würde auch verdienen, daß man ihn sofort einsperrt, wenn er es als Gegner nicht täte.

Das alles ist also für mich nicht maßgebend und ich bin nach wie vor der Meinung, daß eine Verstaatlichung das einzig richtige Mittel wäre. Sie würde auch der österreichischen Industrie und dem österreichischen Handel zum größten Vorteile gereichen.

Wenn manche von Ihnen jedoch Gegner der Verstaatlichung sind, weil sie die Besorgnis hegen, daß die autonomen Körperschaften und der Staat etwas zu weit gehen in der Verstaatlichung gewisser Betriebe, dann müssen sie zu der Überzeugung kommen, daß eine neue Gesellschaft gegründet werden muß.

Im Referate wird verlangt, daß der Lloyd sich heilen solle. Ich weiß nicht, wie viel Millionen er dazu braucht. Glauben Sie, daß es einen Menschen auf der weiten Welt gibt, der dem Lloyd soviel Geld leiht? Das ist ja ein Tropfen auf einen heißen Stein, und die Millionen verschwinden in der Bilanz, die so ausschaut, wie sie von dem Herrn Referenten geschildert worden ist. Wenn man einer Unternehmung erst Millionen leihen muß, damit gewisse Aktivposten, die da vorhanden sein sollen, endlich verschwinden, so ist das nichts. Da ist es besser, man gründet eine neue Gesellschaft. Dieser würde man Kapital zur Verfügung stellen, insbesondere dann, wenn staatliche Subventionen in Aussicht gestellt werden.

Beim Lloyd laufen Sie Gefahr, daß die Staatssubventionen zu etwas anderem verwendet werden können als dazu, wozu sie bestimmt sind. Bei einer neuen kapitalskräftigen Gesellschaft ist dies anders. Man hat gesagt: Ja, woher die Schiffe nehmen? Die Schiffe sind ja da. Die alten Schiffe wird man nicht ins alte Eisen werfen. Der Lloyd wird froh sein, wenn ihm jemand den alten Krempel abkauft. Für den Moment wird eine Hilfeleistung etwas helfen, aber wir brauchen neue Schiffe und die kann nur eine neue kapitalskräftige Gesellschaft bauen.

Es bleibt nach meiner Meinung in diesem Falle nichts anderes übrig als: Entweder die Verstaatlichung oder die Gründung einer neuen kapitalskräftigen Gesellschaft, mit welcher dann die Subventionsverträge geschlossen werden. Das wäre die einzig richtige Lösung der Frage. Sie wird übrigens im Referate des Herrn Singer angedeutet. In demselben wird gesagt: Wenn sich der Lloyd nicht binnen einer bestimmten Zeit rangiert, dann soll der Staat nachdenken, wie er die Geschichte eigentlich zu machen hat. Meine Herren! Haben Sie den Mut und sagen Sie dem Staate sofort, was er zu machen hat: Verstaatlichung oder eine neue Gesellschaft gründen, welche im stande ist, die österreichische Flagge überall in Ehren zu halten.

Es wurde auch erwähnt, der Lloyd habe eine historische Vergangenheit und speziell in der Levante sei er außerordentlich geachtet. Das, meine Herren, wird sich nicht ändern. Die österreichische Flagge bleibt die österreichische Flagge; ob es jetzt Lloyd heißt oder nicht Lloyd heißt, ist nach meiner Anschauung vollständig gleichgültig. Ich habe übrigens gar manche Geschichten über die Agenten gehört, von welchen ich glaube, daß sie nicht gerade ruhmvoll für den Lloyd sind, und es wäre vielleicht sogar gut, wenn die Erinnerung an diese Agenten wenn möglich in das Meer der Vergessenheit tauchen würde.

Das habe ich gehört, ob es wahr ist, weiß ich nicht. Die Herren, welche sich mit der Expertise beschäftigten, werden das viel besser zu beurteilen verstehen. Ich kann nur als Laie in der Sache sprechen und habe mich für verpflichtet gehalten, dies hier im Industrierate vorzubringen.

Meine Herren! Daß die Verstaatlichung manchmal ganz gut geht, habe ich, wie ich glaube, in Wien zu beweisen Gelegenheit gehabt. *(Sehr richtig!)* Ich denke, die Industrie hat unter den Verstadtlichungen, die in Wien durchgeführt worden sind, gewiß nicht zu leiden gehabt *(Zustimmung)*, im Gegenteile, die österreichische Industrie hat durch diese Verstadtlichungen wesentlich gewonnen. Es werden einige

Digitized by Google

Herren hier sein, die das, was ich hier behaupte, auch beweisen können.

Wenn der Staat eine neue Gesellschaft gründen läßt, wenn diese darangeht, neue Schiffe zu bauen, so würde damit die Industrie unterstützt.

Und noch eine Erwägung habe ich vorzubringen, und die ist für mich als Österreicher die wesentlichste. Ich habe Gelegenheit gehabt, freilich vor vielen Jahren, einmal von Triest nach Venedig auf dem Meere zu fahren. Es war meine erste Seereise, und es ist gewöhnlich die erste Seereise eines Wieners; die Fahrt von Triest nach Venedig ist so die erste Erprobung, ob man das Meer aushält oder nicht. *(Heiterkeit.)*

Ich komme nach Triest, gehe in das Bureau des Lloyd und begehre eine Tour- und Retourkarte nach Venedig. Sie können meinen Mut bewundern, daß ich sogar eine Retourkarte genommen habe. Ich begehre die Karte in deutscher Sprache.

Meine Herren! Der Kassier verschwindet, stellt sich so, als ob er nichts hören würde. Ich wende mich mit größerer Energie an ihn und suche ihn durch meine Stimme zu erreichen. Er rührt sich nicht.

Erst bis ich gedroht habe, daß ich alles zusammenschlage, wenn ich keine Karte bekomme, hat sich der geehrte Italiener entschlossen, mir die Karte tour und retour nach Venedig zu geben.

Auf dem Schiffe war vom Kapitän angefangen bis herunter kein einziger, der der deutschen Sprache halbwegs mächtig war. *(Hört! Hört!)* Ja, als das Schiff in der Lagune vor Venedig ein italienisches Schiff überfahren hatte und bei den Passagieren des österreichischen Dampfers für dieses Schiff gesammelt wurde, hat auch dann der Kapitän noch nicht den Mut gefunden, sich in deutscher Sprache an die Passagiere zu wenden. Auch der Steward war ein Italiener oder hat sich als solcher gestellt. Kurz, ich war als Deutscher verloren.

Ich weiß mir aber in der Regel zu helfen, denn ich huldige dem Grundsatze, was nicht mit Güte geht, geht mit Gewalt. Wenn er deutsch nicht versteht, so versteht er auch nicht, wenn ich ihm ordentlich deutsch meine Meinung sage. Er gift' sich aber doch, weil er es ja doch versteht. *(Lebhafte Heiterkeit.)*

Abgesehen davon habe ich überhaupt die Beobachtung gemacht, daß man der deutschen Sprache feindlich gesinnt ist. Nun frage ich Sie: Wie kommt man dazu, daß man auf Schiffen, die nur durch die Gnade des Staates existieren, der deutschen Sprache absolut feindlich gesinnt ist? Ich habe ja nichts dagegen, daß die Leute italienisch sprechen. Sie müssen es, denn es verkehren auch viele Italiener dort. Ich habe auch nichts dagegen, daß kroatisch gesprochen wird, weil auch viele Kroaten dort sind. Aber das kann man wohl auch verlangen, daß auf Schiffen einer Gesellschaft, die doch eine deutsche ist, auch deutsch gesprochen werde. *(Lebhafte Zustimmung.)*

Meine Herren! Das alles kann anders werden, wenn eine neue Gesellschaft gegründet würde und es würde auch anders werden, wenn der Einfluß einer gewissen Clique in Triest gebrochen würde. Darum bin ich auch insbesondere dafür, daß der Schwerpunkt der neuen Gesellschaft — nennen wir sie auch wieder Lloyd — nach Wien verlegt werde. Von hier aus, wo ja alle Fäden der gesamten Industrie und des Handels zusammenlaufen, soll das Unternehmen geleitet werden, welches berufen ist, die Ehre der österreichischen Flagge auf der ganzen Welt zu wahren. Das wollte ich vorbringen, um zu folgendem Antrage zu gelangen *(liest)*:

„Dem Österreichischen Lloyd ist eine weitere Subvention nicht zu gewähren. Es ist vielmehr mit der Verstaatlichung vorzugehen oder aber eine neue kapitalskräftige Schiffahrtsgesellschaft zu gründen, mit welcher sodann ein Subventionsvertrag zu schließen wäre."

Ob Sie diesen Antrag zum Beschluß erheben, bezweifle ich, denn die Gründung einer neuen Gesellschaft hat viele Gegner, aber Sie werden sehen — ob man will oder nicht, schließlich kommt man doch dazu. Und da huldige ich dem Grundsatz: Wenn man weiß, wie es schließlich ausgehen wird, soll man lieber gleich die Sache ordentlich machen. Ich empfehle also meine Anträge Ihrem Wohlwollen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Ritter v. **Vuković**: Der verehrte Herr Vorredner hat zu dem auf der Tagesordnung stehenden Gegenstand zwei Propositionen gemacht. Die eine geht dahin, den Lloyd zu verstaatlichen, die andere dahin, eine neue Gesellschaft zu gründen.

Meine Herren! Wie ich die Ehre hatte, schon im Subkomitee und in der III. Abteilung hervorzuheben, bin ich mit dem ersten Antrag vollkommen einverstanden: Wenn die Möglichkeit, den Lloyd auf eine andere Art zu sanieren nicht vorhanden ist, soll er verstaatlicht werden.

Sie finden zwar kein Beispiel in der ganzen Welt, glaube ich, daß derartige große Unternehmungen in die Staatsverwaltung übernommen worden wären, aber ich halte die Sache immerhin für möglich und durchführbar, zumal die Bedenken, die dagegen vorgebracht wurden, wie auch der Herr Bürgermeister betonte, mir nicht stichhältig erscheinen.

Dagegen muß ich die Gründung einer neuen Gesellschaft unter allen Umständen perhorreszieren. Derjenige, der mit den maritimen Angelegenheiten vertraut ist — und es sind in dieser Versammlung genug solche Herren anwesend — wird zugeben, daß für maritime Zwecke leider nur ein sehr geringer Teil des vaterländischen Kapitals verwendet wird, daß das Geld hiezu vielmehr aus fremden Ländern stammt. Es würde also abermals bei Gründung einer neuen

Digitized by Google

Gesellschaft fremdes Kapital hereinkommen und so die Unternehmung, welche den österreichischen Handels- und Exportinteressen dienen soll, in die Hände fremder Kapitalisten übergehen. Daß uns dies nur schaden kann, ist wohl klar; darum halte ich es unbedingt für besser, gleich den ersten Antrag des Herrn Bürgermeisters, die Verstaatlichung zu akzeptieren.

Ich behalte mir, da wir ja gegenwärtig in der Generaldebatte stehen, vor, des näheren in der Spezialdebatte darauf einzugehen; ich wollte mich jetzt nur zu diesen zwei Kardinalpunkten von meinem Standpunkte, und zwar von dem des Südländers, der in engem Verkehre mit den maritimen Kreisen steht und ihre Wünsche und Interessen gut kennt, äußern.

Ich möchte nur noch wenige Worte bezüglich der Verwendung der Sprachen beim Lloyd bemerken.

Meine Herren! Ich finde es begreiflich und naturgemäß, daß der Staat und die Bevölkerung das Recht haben, daß bei einem österreichischen Unternehmen auch die Sprache, die gewissermaßen bei uns in Österreich die .... *(Rufe: Staatssprache ist!)* .... nicht die Staatssprache, sondern die Vermittlungssprache ist, meine Herren, — ich bin ein Mann der Politik und habe hier naturgemäß eine andere Anschauung — also die Vermittlungssprache ist, Verwendung finde. Allein ich muß auf Grund der Erfahrungen, die ich habe, sagen, daß seit der Zeit, von welcher der Herr Bürgermeister gesprochen hat, ein sehr großer Fortschritt zu verzeichnen ist. Selbst auf dem kleinsten Schiffe des Lloyd finden Sie nämlich heute ein oder zwei Angestellte, die deutsch sprechen. Man verlange aber nicht zu viel von den Offizieren und Kapitänen des Lloyd. Die meisten dieser Angestellten sind Kroaten. Sie sprechen französisch, englisch und italienisch. Das Deutsche praktisch zu erlernen, waren sie nie in der Lage. Aber glauben Sie mir, meine Herren, so wie sich jeder freut, italienisch oder französisch und englisch zu lernen, so freut er sich auch, die deutsche Sprache zu lernen, denn von einer Animosität gegen das Deutsche ist keine Rede. Immerhin ist heute ein wesentlicher Fortschritt in dieser Richtung zu verzeichnen, ein Fortschritt, über den nur wir Kroaten uns zu beklagen haben, weil unsere Sprache beim Lloyd gar keinen Zutritt gefunden hat, und sie werden zugeben, daß auch wir ein Recht daran haben, da doch Mannschaft und Offiziere zumeist aus Kroaten bestehen.

Das wollte ich in Bezug auf die Ausführungen des Herrn Bürgermeisters konstatieren. Man soll also nicht das Unmögliche begehren: man kann nicht verlangen, daß der Lloyd und unsere Marine plötzlich germanisiert werden. *(Rufe: Warum nicht!)* Nein, der Herr Bürgermeister ist ein gerechter Mann. Das kann er nicht wollen, sondern er kann nur wünschen, daß Gerechtigkeit und Gleichberechtigung herrsche, und daß wir brave Staatsbürger bleiben. *(Beifall.)*

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer**: Meine Herren! Das Leitmotiv der eben in Gang befindlichen Generaldebatte bildet der Antrag des Herrn Bürgermeisters, daß man nach Tunlichkeit den Lloyd verstaatliche oder, falls dies nicht gehen sollte, daß man eine neue Gesellschaft gründe. Ich muß zunächst wahrheitsgemäß konstatieren, daß der Herr Bürgermeister bei unseren Beratungen sehr eingehend mitgewirkt und daß er, ebenso wie wir, getrachtet hat, das Material ganz zu beherrschen. Die Materie ist ja sehr schwierig und sehr verwickelt. Es unterliegt nämlich nicht dem mindesten Zweifel, daß die Bilanz der österreichischen Volkswirtschaft mit dem Lloyd für die österreichische Volkswirtschaft keine günstige ist. Es unterliegt keinem Zweifel, daß jede Erneuerung des Lloydvertrages auf parlamentarischem und außerparlamentarischem Wege immer mit der Tatsache zu rechnen hatte, daß man mit dem Lloyd nicht zufrieden war, daß der Lloyd immer versprochen hat, sich zu bessern, und daß er dieses Versprechen nicht gehalten hat.

Wenn man die ganze Sache übersieht, so kommt man ungefähr zu folgender Erkenntnis. Der Lloyd leistet für die Volkswirtschaft nicht das, was er nach den großen Subventionen leisten sollte, und anderseits wirtschaftet er so großartig, daß seine Aktionäre jeden Tag schlechter stehen. Der Lloyd bringt es zu stande, weder das Publikum, noch die Volkswirtschaft, noch seine Aktionäre zu befriedigen.

Es ist wahr, was der Herr Bürgermeister früher auf Basis unserer Erhebungen darstellte, daß die Bilanz des Lloyd ein ganz merkwürdiges Bild gibt, denn sie widerspricht den elementarsten Begriffen dessen, was man von einer soliden Bilanz bei jedem Kaufmann, bei jedem Krämer, bei jedem Menschen, welcher dem Handelsrechte unterliegt, verlangt. Das Handelsgesetzbuch verlangt von jedem Kaufmanne, daß er bei der Bilanz in seine Vermögensinventur das einschreibe, was er besitzt, aber nicht das, was er nicht besitzt. Wenn ein Privater das letztere täte, und wenn er dann ein bischen wackelt, dann hat er mit dem Strafkodex zu tun. *(Zustimmung.)* Wie sieht aber die Bilanz des Lloyd aus? Mit hoher Genehmigung wurde dem Lloyd erlaubt, Verluste, die er in bestimmten Jahren hatte, als Vermögensbestandteile einzuschreiben.

So ist eine Million längst verlorenen Geldes, eingestanden verlorenen Geldes, als Vermögen des Lloyd eingeschrieben! Wenn man einem Bauernverstande sagt, daß das ein Vermögen ist, so wird jeder Bauer sagen, das sei kein Vermögen. Weiters hat man eine Post von mehr als drei Millionen, welche der Lloyd von den Banken bei der Emission seiner Papiere nicht bekommen hat, sondern welche die Banken bekommen haben, auch als Vermögensbestandteil eingestellt. *(Hört! Hört! und Heiterkeit.)* Drei Millionen!

Digitized by Google

Nun sagt das Referat weiter: Im Schiffahrtsgeschäfte ist es üblich, daß man mit 10, 12, 13, 14, 15jährigen Amortisationen rechnet und daß man ein Schiff nicht als einen ewigen Gegenstand betrachtet; es ist ja kein Boden, es ist ja nur ein Schiff und die Branche gibt an, daß ein Schiff, welches 15 Jahre alt ist, entweder gar nichts oder nur wenig wert ist. Die Branche nimmt das aus zwei Gründen an, vor allem aus dem Grunde, weil die Fortschritte der Schiffbautechnik solche sind, daß ein Schiff, welches vor 15 Jahren noch ganz brauchbar war, schon nach seiner Maschinenkonstruktion, nach seiner ganzen Veranlagung, Größe und seinem Tiefgange, kurz nach allen Momenten nicht mehr voll brauchbar ist. Nun hat aber der Lloyd meistens Schiffe, die an Maria Theresia erinnern *(Heiterkeit)*, und das ist sein großes Vermögen!

Wenn es dann einmal passiert, daß ein Schiff scheitert — ich glaube, Kalypso heißt das letzte Schiff, welches gescheitert ist — so macht der Lloyd einen Haupttreffer, weil die Kalypso mindestens 40 Jahre auf der See spazieren fährt.

Diese Tatsachen darf man nicht verkennen, und bis dahin gehe ich mit dem Herrn Bürgermeister vollständig d'accord.

Bevor ich mich aber mit den Anträgen des Herrn Bürgermeisters beschäftigen werde, muß ich noch hervorheben, daß die Anträge unseres Subkomitees, dann die Anträge der Abteilung in den ersten sechs Thesen sich gar nicht mit dieser Frage beschäftigen. Für das Subkomitee und für die Abteilung, die ich in diesem Momente zu vertreten habe, steht die Frage, mit wem der Staat das Geschäft macht, an zweiter Stelle.

An erster Stelle stehen die Thesen, welche Fragen bei der künftigen Schiffahrtsgestaltung in Österreich zu lösen sind, mit Rücksicht auf die Notwendigkeit, den Export zu fördern. Mit den sechs Thesen, die wir, der Anregung des Kollegen Ritter v. Vukovic folgend, aufgestellt haben, werden wir uns in der Spezialdebatte zu beschäftigen haben. Ich bemerke nebenbei, daß ich nicht mit allen Punkten einverstanden bin. Erst nach Erledigung dieser sechs Thesen stellt der Referent, das Subkomitee und die Abteilung in Punkt 7 den Satz auf, daß hiebei an diesen so beschriebenen Lloyd zu denken ist.

Dieser These 7 stellt nun der Herr Bürgermeister das Programm der Verstaatlichung entgegen.

Meine Herren! Es gibt gar keine andere Frage, in welcher ich so sehr im allgemeinen derselben Meinung bin, wie der Herr Bürgermeister, als die Frage der Verstaatlichung und Verstadtlichung. Zu Lande sind aber die Dinge anders als zu Wasser, und hier ist der springende Punkt. Man kann über das internationale Recht nicht hinwegkommen, und ich konstatiere hier tatsächlich, daß nach dem Berner Übereinkommen das Recht des Kaperns von Staatsschiffen, von Staatseigentum, nach anderen Prinzipien geregelt ist als von Privatschiffen. Wenn ein staatliches Schiff, ein staatliches Eigentum sich in einem Meere befindet, in dem ein Krieg herrscht, dann unterliegt es unbedingt dem Kaperrecht, es ist eine gute Beute. Wenn aber ein Privatschiff sich sozusagen neutral verhält, dann unterliegt es dieser Kaperei nicht. Praktisch gesprochen: ein Lloydschiff kann sich während des russisch-japanischen Krieges in den Gewässern des Kriegsschauplatzes frei bewegen, ein staatliches Schiff mit kaufmännischem Charakter darf es nach dem heute geltenden internationalen Rechte, nach dem Berner Übereinkommen nicht. In Klammern füge ich hinzu, daß der Lloyd auch in dieser Beziehung etwas zu ängstlich ist, und unsere Handelskreise beklagen sich darüber ganz besonders.

Wenn nun die obige Tatsache feststeht, so ist die Verstaatlichung schon aus völkerrechtlichen Gründen, wenn auch alle anderen Momente für die Verstaatlichung sprechen würden — und es sprechen nicht alle anderen Momente dafür, weil beispielsweise die Tarifrage zu Wasser, wo hundert fremde Konkurrenzen im Spiele sind, nicht so einfach zu lösen ist wie zu Wasser — einfach undurchführbar.

Ich komme nun zum zweiten Programmpunkte des Herrn Bürgermeisters: „Ja, wenn Ihr die Verstaatlichung nicht durchführen wollt oder nicht könnt, dann müßt Ihr diesen Ballast abschütteln, müßt ihn eliminieren und eine neue Gesellschaft schaffen."

Auch der Herr Referent steht auf dem Standpunkte, daß, wenn der Lloyd sich nicht vollkommen derart umwandelt, daß nur die Firmatafel bleibt, indes in Wirklichkeit ein neuer Lloyd entsteht, das Geschäft mit einer anderen Gesellschaft gemacht werden müsse. Gewiß entspricht es den politischen, sozialen und nationalen Anschauungen des Herrn Antragstellers Dr. Lueger, daß sowohl er als wir nicht haben wollen, daß diese neue Gesellschaft etwas sei, was an Ballin und an den Norddeutschen Lloyd erinnert, denn darin hat Herr v. Vukovic Recht, daß wir mit Deutschland in so vielen Beziehungen konkurrieren werden, daß wir eine Gesellschaft haben müssen, die nicht unter reichsdeutscher Botmäßigkeit steht, sondern nur österreichischen Interessen dient. *(Beifall.)*

Diesen Programmpunkt müssen wir einhalten. Ich bin überzeugt, daß der Herr Bürgermeister genau auf demselben Standpunkte steht und auch der Ansicht ist, daß das Geschäft mit der Austro-Americana gerade mit Rücksicht auf die Momente, welche Herr Hofrat Ritter v. Vukovic journalistisch und publizistisch hervorhob, nicht in unserem Geiste abgeschlossen wurde.

Wir haben das im galizischen Landtage gelegentlich der Emigrationsdebatte wieder zum Ausdrucke gebracht. Wenn der Lloyd sich nicht völlig reformiert, wenn sich nicht aus dem alten Lloyd ein völlig

neuer, gesunder Lloyd bildet, dann muß sich die Regierung der Pflicht bewußt sein — das ist im Antrage zu Punkt 7 enthalten — das Geschäft mit einer neuen Gesellschaft zu machen. Wir werden diesen Punkt bei der Spezialdebatte noch im Detail besprechen, aber eines dürfen wir schon in dieser allgemeinen Debatte nicht übersehen und mit der Offenherzigkeit, welche mir eigen ist, werde ich es sagen: der Lloyd hat viel gesündigt, aber auch die Regierung kann man nicht von der Schuld freisprechen, daß sie zu diesen Sünden dem Lloyd oft die Veranlassung, die Lehre und die Gelegenheit gab. Mit der Tradition — ich sagte es im Parlamente, ich sagte es im Ausschusse und sage es auch hier — daß unbequeme Staatsbeamte, welche früher unmittelbar oder mittelbar den Lloyd zu kontrollieren hatten, später, ohne gelernte Kaufleute zu sein, auf einmal aber zu Kaufleuten gestempelt, dem Lloyd als Funktionäre übergeben und aufoktroiert werden, mit dieser Tradition, meine Herren, Sie mögen nun die Ansicht des Herrn Dr. Lueger oder die meine vertreten, muß ein für allemal gebrochen werden. *(Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)*

Mitglied Dr. **Schenker-Angerer**: Meine Herren! Was zunächst den Übelstand betrifft, den der Herr Bürgermeister bezüglich der Sprachenfrage betont hat, so muß ich konstatieren, daß es tatsächlich zu den allergrößten Schwierigkeiten gehört, Offiziere und Mannschaft zu finden, welche der deutschen Sprache, ja selbst der englischen und französischen Sprache mächtig sind, ein Übelstand, den wir auch bei der Austro-Americana auf das unangenehmste empfunden haben.

Das hat seine Ursache darin, daß ein Unterricht in deutscher Sprache an unseren nautischen Schulen nicht erteilt wird; die jungen Leute haben keine Gelegenheit, außer durch private Betätigung die deutsche Sprache zu erlernen. Das ist meiner Ansicht nach ein großer Übelstand, da hiedurch das Gefühl der Zusammengehörigkeit vom Inland mit unserem maritimen Dienst vollständig unterbrochen wird. Nun wäre es aber absolut verfehlt zu sagen, deswegen, weil wir dort deutsch sprechende Personen nicht finden, muß das Inland unbedingt für die maritime Entwicklung herangezogen werden.

Es ist absolut ausgeschlossen, daß wir uns von der Küstenbevölkerung frei machen. Wir haben in dieser eine mit so hervorragenden Qualitäten versehene Bevölkerung, daß es sogar vom allergrößten Interesse ist, daß wir möglichst ausschließlich gerade diese Bevölkerung der Küstenländer für die Bemannung unserer Schiffe erhalten. Es möge aber dahin gearbeitet werden, daß sie international herangebildet werde und insbesondere auch die Staatssprache, die deutsche Sprache, erlerne. Ich glaube, diese Anregung, daß an der nautischen Schule in Triest Deutsch gelehrt werde, wäre für die Küstenbevölkerung selbst von der allergrößten Bedeutung.

Was die auf die Verstaatlichung gerichteten Anregungen betrifft, so sind die Ausführungen des Herrn Dr. Rolischer bezüglich des internationalen Kriegsrechtes vollkommen richtig, und das bildet zweifellos eine Gefahr.

Aber es sprechen noch andere wichtigere Momente dagegen. Die Analogie zwischen Schiffahrt und Eisenbahn besteht nur scheinbar. Die Schiffe befördern zwar auch Personen und Güter, aber das Wesen des Geschäftes ist ein vollständig verschiedenes. Die Eisenbahn ist wesentlich monopolistisch und kapitalistisch, die Reederei ist das gerade Gegenteil. Diese ist der freien Konkurrenz nach allen Richtungen ausgesetzt, national wie auch insbesondere international. Es kann nicht nur ein Krieg, sondern ein ernster Konkurrenzkampf zu solchen Komplikationen führen, daß ernste diplomatische Schwierigkeiten entstehen können.

Noch größer aber ist die Gefahr des durchaus nicht kapitalistischen Charakters des Reedereigeschäftes. Das Anlagekapital eines Schiffahrtsunternehmens ist im Vergleich zu seinen jährlichen Betriebskosten geradezu verschwindend. Es ist Tatsache, daß ein gut arbeitender Dampfer in einem Jahre sein Anlagekapital umsetzt, das heißt ein Dampfer, der eine Million gekostet hat, verarbeitet im Jahre eine Million, wenn er im großen atlantischen Dienst reist. Die Schiffahrt arbeitet mit einem Betriebskoeffizienten von 90 bis 95 Prozent, während die Bahnen mit einem Betriebskoeffizienten von 40 bis 45 Prozent arbeiten. Ein solches Unternehmen durch staatliche Administration verwalten zu lassen, birgt also die Gefahr in sich, überhaupt jede Rentabilität auszuschließen.

Und nicht allein darum handelt es sich — das Aktienkapital des Lloyd ist 24 Millionen, also nicht so bedeutend — wohl aber riskiert man jedes Jahr eine ebenso große Summe, wenn nicht ordentlich gearbeitet wird.

Was nun den Vertrag mit einer neuen Gesellschaft anlangt, wäre folgendes zu bedenken: Die finanzielle Situation des Lloyd hat mit der Exekutive eigentlich nichts zu tun. Das ist eine Frage, die nicht die Verwaltung des Lloyd, sondern den Großaktionär angeht, der ja der Eigentümer ist. Und man muß sich fragen, warum nicht gerade von dieser Seite eine Kundgebung erfolgt, dahin gehend, daß der Großaktionär gewillt ist, Geld herzugeben. Denn das Geschäft — das ist meine volle Überzeugung, die auf eingehendem sachlichem, gründlichem Studium basiert — das Geschäft des Lloyd ist mit dem heutigen Staatsvertrage ein sehr gutes. Er hat eine der besten Schiffahrtslinien, die überhaupt zu finden sind. Wir haben ein natürliches Gebiet für die Betätigung der

Digitized by Google

österreichischen Schiffahrt, das ist die Levante, der Verkehr über den Suezkanal. Für diesen Verkehr ist Triest der richtige Platz, und ich muß konstatieren, daß die Lloydschiffe immer voll sind. Man kann absolut nicht sagen, der Lloyd hat keinen Verkehr, im Gegenteil. Wo aber Verkehr ist, da ist auch Rentabilitätsmöglichkeit, die freilich beim Lloyd dadurch unterbunden wird, daß meist mit nicht ausreichendem Material gefahren werden muß; und er kann nicht anders fahren, weil er nicht das Geld hat, um den Betrieb rationell zu machen. Das ist nur möglich, wenn man neues Kapital schafft und da muß man sagen: „Du Großaktionär, du hast im eigenen Interesse zu sehen, daß neues Geld herbeigeschafft wird. Wenn Du es nicht tust, dann müßte es ein anderer sein." Und in diesem Falle bin ich überzeugt, wird das Kapital auch in Österreich zu finden sein. Denn das ist richtig: Der Österreichische Lloyd soll mit österreichischem Gelde saniert werden. Deutsches Geld soll nicht herein. Wenn man bei der Austro-Americana deutsches Geld genommen hat, so kommt das daher, daß diese Linie in das historische Gebiet der Deutschen gefahren ist und dort ein neues Betätigungsfeld für die Schiffe gesucht und gefunden hat; darum war es nicht anders möglich, als daß man sich auf diese Weise verständigt hat.

Das wollte ich zur allgemeinen Aufklärung sagen, und ich werde mir noch erlauben, bei Punkt 7 auf die Sache zurückzukommen. *(Beifall.)*

Mitglied Dr. **Lueger**: Ich habe mir das Wort erbeten, um einige Bemerkungen richtigzustellen, weil ich glaube, daß ich nicht richtig verstanden worden bin.

Herr v. Vukovič war insbesonders etwas dadurch alteriert, daß ich von der deutschen Sprache gesprochen habe.

Meine Herren! Es ist doch merkwürdig, man kann von allen Sprachen sprechen, und wir Deutsche hören gemütlich zu. Wenn man aber von der deutschen Sprache spricht und es ist nur ein Kroate da, so wird er wild. *(Heiterkeit.)* Es ist leider überall so; wohin ich komme, habe ich die Beobachtung gemacht, daß man es nicht richtig auffaßt, wenn man auch etwas für unsere deutsche Sprache tut. Herr Hofrat, Sie wissen, ich bin kein Feind der Kroaten *(Mitglied Ritter v. Vukovič: Gewiß nicht!)*, ich unterschreibe es sofort, wenn man sagt, die Küstenbevölkerung muß zum Dienst herangezogen werden.

Wenn man sagt: Die Kroaten sind ausgezeichnete Matrosen, so ist das sehr wahr. Anderseits aber glaube ich auch wieder die Wahrheit zu sprechen, wenn ich sage, daß man auf dem Schiff überhaupt mit dem Matrosen gar nicht verkehrt. Es sollte vielmehr auf jedem Schiffe stehen: „Das Sprechen mit dem Matrosen ist verboten", wie das bei unserer Tramway bezüglich der Motorführer der Fall ist. Und nun wissen Sie, was ich früher gemeint habe: Diejenigen Personen, mit denen der Passagier verkehrt, sollen und müssen auch der deutschen Sprache mächtig sein und, Herr Hofrat, Sie werden zugeben, daß das ein vollständig berechtigtes Verlangen ist, berechtigt insbesonders bei einer Gesellschaft, die sich österreichisch nennt. Wenn sie sich italienisch nennen würde, so würde ich nichts reden. Ich habe also, Herr Hofrat, nicht die Kroaten mit meiner Bemerkung gemeint, sondern jene Clique, welche unter dem Titel des Österreichischen Lloyd manchmal sehr irredentistische Ziele verfolgt. Ich bin überzeugt, daß der Kapitän, von dem ich gesprochen habe *(Mitglied Ritter v. Vukovič: Das geht ja auf 20 Jahre zurück!)*, sehr gut deutsch gesprochen hat, ebenso der Kassier, aber damals war es in Triest so, daß auch der, der deutsch konnte, deutsch nicht verstehen wollte. Dem wollte ich mit meinen heutigen Bemerkungen entgegentreten und ich glaube, auch Herr v. Vukovič wird mir Recht geben, wenn ich sage, daß solchen Umtrieben mit aller Entschiedenheit entgegengetreten werden muß.

Und nun erlaube ich mir noch auf die anderen Punkte zu kommen. Erstens: Internationales Recht! Mein geehrter Kollege aus dem Reichsrate, der diesen Punkt erörterte, hat gewiß Recht, daß Privatschiffe eines größeren Schutzes genießen als Schiffe, die dem Staate gehören. Das ist wahr. Ich bin auch überzeugt, daß die Japaner jetzt keinen Lloyddampfer kapern werden; nur wenn er nach Port-Arthur hätte fahren wollen, hätte man ihm gesagt: Sie, da dürfen Sie nicht hinein, da ist mittlerweile zugesperrt. *(Lebhafte Heiterkeit.)* Da hat er also vollkommen Recht.

Aber bedenken Sie, es würde ein Krieg zwischen europäischen Staaten ausbrechen, und der eine Staat hätte ein Interesse, daß das Meer nicht zu sehr in Anspruch genommen werde: glauben Sie, daß der nicht das Privatschiff einer Gesellschaft nehmen wird, von dem er weiß, daß es zu einem Staate gehört, mit dem er zusammengewachsen ist? Da können alle möglichen Konventionen geschlossen werden, der Betreffende wird sagen: Vorläufig bleibst du hier, wenn er ihn auch schließlich freigibt.

Solange der Krieg dauert, wird dieser Dampfer die österreichische Küste nicht mehr sehen. Der Feind wird nicht ein Kriegsmaterial, wie es die Schiffe sind, ruhig dem österreichischen Staate zur Verfügung lassen. Im übrigen glaube ich, daß Österreich in der glücklichen Lage ist, daß man von Krieg nicht zu sprechen braucht. Wir haben untereinander so viel zu streiten, daß ich kaum glaube, daß wir zu auswärtigen Verwicklungen gelangen können. *(Heiterkeit.)*

Was die letzte Rede des Herrn Dr. Schenker betrifft, die mich außerordentlich interessiert hat, so muß ich sagen, ich war erstaunt, daß Herr Dr. Schenker nicht zu dem Schlusse gekommen ist, man müsse eine neue Gesellschaft gründen. Er hat die Schwächen

Digitized by Google

des Lloyd ausgezeichnet dargestellt, hat aber immer wieder gesagt, es sei vielleicht doch besser, mit der alten Gesellschaft noch weiter zu arbeiten.

Er sagte, die Aktionäre des Lloyd sollten dazu beitragen, neues Kapital zu beschaffen.

Wozu soll man das neue Kapital verwenden? Sie werden es doch nicht dazu verwenden, um die Fehler auszubessern, die in den Bilanzen sind. Das ist doch mit der Hand zu greifen. Wenn man schon neues Kapital aufnimmt, so soll man schon meinetwegen das alte Material kaufen, hauptsächlich muß man aber neue Schiffe bauen.

Wenn Herr Dr. Schenker sagt, es drehe sich immer nur um die Verwaltung, so gebe ich ihm recht. Um die Verwaltung handelt es sich bei jedem Betriebe, ob es eine Fabrik oder ein Transportunternehmen ist. Der, welcher an der Spitze steht, muß den nötigen Vorrat in seinem Kopfe haben, um das Unternehmen verwalten zu können. *(Heiterkeit.)* Wenn Sie an die Spitze einer noch so guten Fabrik einen Esel stellen, so wird die Fabrik zu Grunde gehen. Das Gleiche gilt vom Lloyd. Was Sie, Herr Dr. Schenker, ausgezeichnet auseinandergesetzt haben, führt zu dem Schlusse: Wenn nicht Verstaatlichung, dann eine neue Gesellschaft.

Aus welchen Kapitalien soll nun eine neue Gesellschaft gegründet werden? Wenn Sie die Herbeischaffung des Kapitals den Aktionären des Lloyd überlassen, dann, hochverehrter Herr Dr. Schenker, werden die Aktionäre das Geld nehmen, wo sie es kriegen, und wenn sie es von den deutschen Brüdern kriegen, werden Sie es von den deutschen Brüdern nehmen, ohne sich viel umzusehen, ob die Geschichte rein kronenmäßig ist, oder ob sie ein bischen Markgeruch hat. Wenn Sie wollen, daß österreichische Kapitalien verwendet werden, dann ist kein anderer im stande, das zu tun, als der Staat.

Übrigens, ich weiß nicht, warum Sie so große Angst vor dem fremden Kapital haben! *(Rufe: Abhängigkeit vom Ausland!)* Kommt vor. Ich war in Wien früher auch der Anschauung, nur ja kein fremdes Kapital zu nehmen. Man lernt aber im Laufe der Zeit. *(Heiterkeit.)* Ich habe auch fremdes Kapital verwendet. Spüren Sie etwas von dem deutschen Kapital in der Wiener Tramway? *(Rufe: Die Berliner Tramway kann da keine Konkurrenz machen!)* Mir wäre es lieber gewesen, ich hätte österreichisches Kapital bekommen; ich habe mich auch darum bekümmert, aber leider, die guten Herren Österreicher, die das Geld haben, waren mir gegenüber zugeknöpft, aber schon bis über die Nasen zugeknöpft *(Heiterkeit)*; ich habe das Geld nicht gekriegt, und da denkt man sich: „Mein Gott, man braucht es." Wenn ein anderer das Geld hergibt, so nimmt man es halt. Es fragt sich eben, wie das Geld verwendet wird. Die Hauptsache ist, daß es derjenige, der es bekommt, im österreichischen Geiste und Sinne zu verwenden weiß. *(Mitglied Dr. Kolischer: Wenn er die Macht hat!)* Ich frage: Warum soll der Staat oder eine neue Gesellschaft nicht besseres leisten können als der Lloyd? Müssen Sie denn immer von der Voraussetzung ausgehen, daß es nicht besser werden kann? Wenn Sie davon ausgehen, dann gibt es überhaupt keine Rettung, weder für den Staat, noch für die Gesellschaft, noch für ein Unternehmen.

Wir müssen von der Voraussetzung ausgehen, daß der Staat willens ist, daß die neue Gesellschaft ordnungsmäßig geführt werde und jemand mit der Leitung betraut werde, der etwas von der Sache versteht. Müssen Sie immer bei solchen Dingen an Hofräte, Sektionschefs u. s. w. denken? Der Herr Vorsitzende möge schon entschuldigen, aber die Hofräte stehen hier nicht in besonders hohem Ansehen. *(Heiterkeit.)* Müssen Sie immer daran denken, daß gerade der allerunfähigste Hofrat zum Lloyd oder zu der neuen Gesellschaft versetzt wird, um dort die Interessen des Staates zu wahren?

Meine Herren! Wenn wir so weit kommen, dann sperren wir überhaupt zu. Ein Industrierat muß in solchen Dingen die Macht in sich fühlen, daß der Handelsminister es gar nicht wagen kann und darf, eine solche Unfähigkeit an die Spitze eines derartigen Unternehmens zu stellen. Deswegen sind Sie ja hier! Wenn Sie nicht einmal diesen Einfluß haben, dann versäumen Sie nicht die Zeit, dann bleiben Sie zu Hause bei Ihrer Frau Gemahlin und machen Sie ihr die Freude Ihrer Gegenwart. *(Heiterkeit.)* Wenn Sie sich jedoch hier zusammentun und mit solchen Gegenständen beschäftigen, dann müssen Sie voraussetzen, daß die hohe Regierung auf Ihr Votum hält und nicht das tun wird, was gegen Ihre Anschauung und gegen Ihr Interesse ist.

Ich bin mit meinen Auseinandersetzungen zu Ende. Ich überlasse das Schicksal meines Antrages Ihnen. Ich habe durch die Debatte selbst genügend erreicht. Man wird es nach der heutigen Debatte nicht wagen, in die alten Fehler des Österreichischen Lloyd zu verfallen. *(Zustimmung.)* Man wird wissen, daß die gesamte Industrie und der gesamte Handel speziell auf diesem Gebiete eine Regeneration in melius unbedingt verlangen und wünschen. Diese Regeneration wird und muß eintreten zur Ehre unseres Vaterlandes. *(Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)*

Referent: Als das Subkomitee in die Beratung dieser Frage einging, hat es sich als erste Frage gestellt: In welcher Art soll die Sicherung der regelmäßigen Schiffahrt erfolgen? Staatsschiffahrt oder Privatschiffahrt? Soll, sowie auf die subventionierten Bahnen die Staatsbahnen gefolgt sind, auf die subventionierte Schiffahrt die Staatsschiffahrt folgen?

Digitized by Google

Aber schon die Frage, wie in der relativ kurzen Zeit der Übergang zu vollziehen sei, hat uns — abgesehen von allen anderen Erwägungen — zu dem Schlusse gebracht, daß es denn doch vorteilhaft wäre, mit den bestehenden Schiffahrtsgesellschaften die Subventionsverträge zu schließen, unter der Voraussetzung, daß der staatliche Einfluß sicher gewahrt sei. Wir haben uns nicht auf den Standpunkt eines Monopols für den Lloyd gestellt, sondern haben die Teilung des Verkehres in Aussicht genommen.

Der Antrag des Herrn Bürgermeisters bezweckt nicht direkt die Staatsschiffahrt, sondern die Verstaatlichung des Lloyd, eventuell die Gründung einer neuen Gesellschaft.

Das Referat hat sich mit dem Lloyd mit großer Strenge befaßt. Ich möchte aber nicht, daß die Strenge in der Beurteilung des Lloyd zu einer Ungerechtigkeit gegen ihn führt. Klagen gegen den Lloyd hat es sehr viele gegeben, aber nicht immer waren alle berechtigt. Jeder, der mit einem Packel zurückgeblieben ist, wollte ein separates Eilschiff irgendwohin haben. Wir haben in Wien die Tramway; sie ist ausgezeichnet geführt. Aber warten Sie, Herr Dr. Lueger, Sie werden alt werden — wir wünschen es Ihnen alle — und Sie werden auch genug Schimpfereien hören. *(Heiterkeit. — Mitglied Dr. Lueger: Ich habe sie schon gekriegt!)* Und so ist nicht alles, was gegen den Lloyd vorgebracht worden ist, richtig.

Zwei Dinge, die von fachkundigen Mitgliedern vorgebracht wurden, will ich richtigstellen. Herr Dr. Schenker hat gemeint, das Lloydkapital bestehe aus 25 Millionen Kronen, und das würde zu dem Schlusse führen, ein Geschäft mit 25 Millionen Kronen sei schnell zu bilden. Der Lloyd hat aber auch 40 Millionen Prioritäten, daher sind es 65 Millionen. *(Mitglied Dr. Schenker-Angerer: Natürlich!)* Dazu kommen die Erfordernisse für die Ausdehnung des Verkehres mit einer respektabel großen Summe, so daß man vor einem Bedarfe von 80 Millionen Kronen steht.

Auch ist es nicht richtig, daß die Schiffe des Lloyd nichts wert sind, wohl aber sind sie zum größten Teile zu teuer. Nach der vorgelegten Statistik sind 34 Schiffe nicht älter als 15 Jahre und zum Betriebe verwendbar, wenngleich sie nicht ökonomisch arbeiten. Hiezu kommen noch zirka 10 Schiffe, die noch immer Dienst machen können.

Wenn man zum Beispiel von Singapore eine Affluenzlinie macht, so braucht man keine Prachtschiffe dazu.

Wenn man auf die Frage der Verstaatlichung der Schiffahrt eingeht, muß man fragen: wie macht man das? Und will man den Lloyd verstaatlichen, wie zwingt man ihn dazu? *(Ruf: Durch Entziehung der Subvention!)*

Es kommt noch ein andres Motiv in Betracht. Man kann nicht sagen, daß der Lloyd um den österreichischen Verkehr keine Verdienste hat. Er mußte durch Jahre lange Linien mit schlechtem Erfolge befahren, bis sich ein Verkehr eingestellt hat. Man darf nicht übersehen, daß der Lloyd durch Jahre kein Erträgnis geliefert hat und daß seine Aktionäre den größten Teil des Vermögens verlieren. Unnötigerweise dürfen wir dieses Vermögen nicht zerstören.

Diese Erwägungen haben mich und meine Kollegen zu dem Schlusse gebracht: wenn der Lloyd alles dasjenige tut, was wir von der neuen Gesellschaft verlangen können, so soll er als alter Vertragsteil in Gottes Namen für den Verkehr nach dem Mittelmeere und Osten als Vertragsteil akzeptiert werden.

Nun kommt die Frage, was hat der Lloyd zunächst bezüglich seiner Fundierung und seiner Organisation — vom Frachtenwesen, Tariswesen, vom Itinerär nicht zu sprechen — zu tun? Hier möchte ich wieder einen Irrtum berichtigen. Das Geld, welches der Lloyd vom Staate bekommen soll, erhält er nicht für die Aktionäre, nicht für die Prioritätentilgung, sondern er erhält es, wie es in den Anträgen steht, lediglich als Darlehen zum Ankauf von neuen Schiffen und hauptsächlich zum Ankauf von solchen Schiffen, welche dem Frachtenverkehre dienen. Wir wollen nicht, daß es für Luxusschiffe ausgegeben wird.

Nun kann ich weiter folgern: Wird die Bilanz des Lloyd richtiggestellt, so schmilzt sein Vermögen auf ein kleines Kapital zusammen. Wir sagen dann, eine Gesellschaft mit so kleinem Kapital und so großem Schuldenstande ist nicht genügend fundiert für einen so langsichtigen Vertrag.

Deswegen verlangen wir, daß die Gesellschaft ihr Kapital zumindest auf den Betrag von 20,000.000 K komplettiert. Ich will das näher ausführen. Der Lloyd hat nominales Kapital 25,000.000 K. Es muß eine Bilanzrichtigstellung in mehrfacher Richtung und eine neue Abschätzung der Schiffe stattfinden. Die Schiffe, welche den neu geregelten Dienst versehen können, kommen mit dem jetzigen oder dem zu erhebenden Bilanzwert in die Bilanz. Der Flottenstand der Gesellschaft muß dem neuen Itinerär angepaßt und die fehlenden Schiffe müssen angeschafft werden.

Wenn der Lloyd sein jetziges nur nominelles Kapital von 25,000.000 K auf die tatsächlich vielleicht vorhandene Summe von 10,000.000 K abstempeln würde, so werden alte und neue Aktionäre leicht zehn Millionen neuer Aktien abnehmen und es wird dann ein reelles Vermögen von 20,000.000 K, wovon die Hälfte flüssig wäre, vorhanden sein. Je gründlicher die Sanierung ist, desto leichter findet sich neues Kapital, weil die Rentabilitätschance der Zukunft größer wird.

Digitized by Google

Nun entsteht die Frage, ob die Gesellschaft, wenn sie neues Kapital aufgebracht hat, vom Staat mit einem Darlehen lediglich zum Ankauf und hypothekiert auf diese Schiffe — so lautet unser Antrag — unterstützt werden soll. Nach meiner Meinung: ja. Es ist aber gesagt worden: wo wird sich ein Narr finden, der dem Lloyd 20,000.000 K leiht? Unter der Bedingung, meine Herren, daß mit ihm ein Vertrag abgeschlossen wird, und unter der Bedingung, daß er selbst 10,000.000 K aufbringt, wird er sie bekommen.

Nach unserem Antrage soll der Lloyd mit einem Kredit vom Staate unterstützt werden, auch deshalb, weil diese Unterstützung dem Staate weniger kosten dürfte wie eine unberechtigte Subventionserhöhung.

Es bleiben nun noch die Äußerungen bezüglich der Verlegung des Sitzes nach Wien und bezüglich der Sprachenverhältnisse.

Meine Herren! Für den Antrag auf Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach Wien werden wohl die meisten Mitglieder stimmen und ich bin überzeugt, daß der größte Teil der Beschwerden — und wohl auch diejenige des Herrn Bürgermeisters in sprachlicher Beziehung in dem Augenblick aufhören wird, wo der Sitz der Gesellschaft sich in Wien befindet. Die Klage des Herrn Bürgermeisters war mit ein Motiv für unseren Antrag, betreffend die Verlegung des Sitzes, nur wollte ich das nicht anführen, um hier nicht auch noch die Sprachen- und Nationalitätenfrage aufzurollen.

Alles in allem stehen wir auf dem Standpunkte: Keine Staatsschiffahrt, so lange wir eine Privatschifffahrt haben können, bei welcher der staatliche Einfluß genügend gesichert ist.

Wenn der Lloyd die berechtigten Forderungen bezüglich Organisation, Fundierung, Itineräre und Frachten erfüllt, so gebietet es die Gerechtigkeit, ihm den Vorzug vor einer neuen Gesellschaft zu geben. Will er sie nicht erfüllen, dann soll man mit derselben Strenge, mit der über ihn geurteilt wurde, auch weiter vorgehen. Denn in keinem Fall können die Interessen der österreichischen Industrie den Rücksichten auf die mangelhafte Verwaltung und die finanzielle Lage des Lloyd hintangestellt werden.

Vorsitzender: Die Anträge der III. Abteilung bestehen bekanntlich aus neun Punkten. Von diesen beziehen sich die ersten sechs überhaupt nicht auf den Lloyd, sondern auf Fragen des Seeverkehrs im allgemeinen. Bezüglich dieser ersten sechs Punkte ist in der Debatte kein Bedenken geäußert worden und auch kein Antrag gestellt worden. Ich glaube daher, daß es sich, um die Debatte abzukürzen, empfehlen würde, diese ersten sechs Punkte dadurch auszuschalten, daß ich sie gleich zur Abstimmung bringe. *(Zustimmung.)* Ich ersuche demnach diejenigen Herren, welche die ersten sechs Punkte annehmen wollen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Angenommen.

Die Debatte beschränkt sich daher auf die letzten drei Punkte 7, 8 und 9, welche mit Rücksicht auf ihren Zusammenhang unter einem zur Behandlung gebracht werden können. *(Zustimmung.)*

Mitglied Reichsratsabgeordneter Ritter v. **Vukovié**: Ich möchte nur zu dem Punkte sprechen, welcher sich auf die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach Wien bezieht. Im Subkomitee und in der III. Abteilung habe ich ein Minoritätsvotum angekündigt, welches ich so frei bin, hier zu begründen.

Zu Gunsten des Antrages auf Verlegung des Sitzes nach Wien hat, da sechs gegen sechs Stimmen einander gegenüber standen, der Herr Präsident im Subkomitee dirimiert. Ich hebe dies hervor, um zu konstatieren, daß selbst im Subkomitee eine große Minorität für die Beibehaltung des Sitzes der Gesellschaft in Triest gewesen ist. Die III. Abteilung hat in ihren Berichten die Verlegung des Sitzes nach Wien mit der Motivierung empfohlen, „weil sich von hier der größte Teil des Frachtverkehres entwickelt, organisatorische Verfügungen der Verwaltung hier leichter zu stande kommen und der Verkehr mit der Zentralstelle unmittelbar erfolgen kann."

Nach meiner Ansicht sind diese Motive nicht solche, daß sie eine so radikale Maßregel rechtfertigen würden, und daß dadurch eine Umwälzung der ganzen Organisation des Lloyd, sowie auch eine teilweise Schädigung der Interessen von Triest — welche ich hier allerdings nicht zu vertreten habe — gerechtfertigt wäre. In Wien hat seit jeher ein Komitee des Lloyd bestanden, welches aus der Hälfte der Mitglieder des ganzen Verwaltungsrates besteht und das bisher klaglos die ihm zugedachten Aufgaben erfüllt hat. Es ist also für mich kein zwingender Grund vorhanden, um eine so radikale Maßregel, wie die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft, der seit dem Jahre 1836 in Triest gewesen ist, zu befürworten.

Die Beispiele, die im Subkomitee und in der III. Abteilung bezüglich anderer großen Schiffahrtsgesellschaften herangezogen wurden, sind nicht stichhältig.

Es ist wohl richtig, daß die „Messageries maritimes" ihren Sitz in Paris haben. Diese Gesellschaft kann aber für uns absolut kein Vorbild sein. Frankreich besitzt im Norden, Süden und Westen große Häfen und es ist daher gerechtfertigt, wenn der Sitz der Gesellschaft sich im Zentrum befindet.

Auch die „Navigazione generale italiana", welche ihren Sitz in Rom hat, ist für uns kein maßgebendes Beispiel. Diese Gesellschaft ist aus einer Fusion der zwei größten italienischen Gesellschaften, nämlich der von Florio und Rubatino entstanden. Die erste hatte ihren Sitz in Palermo, die zweite in Genua. Damals konnte man sich nicht einigen, den Sitz der Gesellschaft in Palermo oder Genua zu behalten, und so hat man Rom gewählt. Sie wissen

aber, meine Herren, Rom liegt nur einige Kilometer vom Meere entfernt, Rom ist also gewissermaßen selbst als ein Seehafen zu betrachten und darum kann dieses Beispiel für uns nicht herangezogen werden.

Der wichtigste Umstand für uns ist, daß wir für unsere Monarchie vorläufig eigentlich nur den einen in Betracht kommenden Hafen, nämlich den Triester, haben, und deshalb ist es angezeigt, daß unsere erste und größte Gesellschaft auch weiterhin ihren Sitz in Triest behält. Die Verlegung des Sitzes würde, wie gesagt, eine Umwälzung in der Organisation der Gesellschaft zur Folge haben, abgesehen davon, daß diese Maßregel auch in Triest unangenehm empfunden würde, sowohl vom Publikum als infolge des großen Entganges von Steuern, Umlagen u. dgl. auch von den dortigen Gemeinden, denen wir so schroff entgegenzutreten, ja gar keinen Grund haben.

Es gibt aber außerdem noch andere Gründe, welche für die Beibehaltung des jetzigen Sitzes der Gesellschaft in Triest sprechen. Mit der Verlegung des Gesellschaftssitzes nach Wien würde nämlich der so notwendige Kontakt zwischen der Verwaltung und Leitung der Gesellschaft, zwischen der Verwaltung und den Kapitänen und Offizieren auf einmal aufhören, und ich weiß nicht, ob es nicht wünschenswert ist, daß eben die Leitung der Gesellschaft im Kontakt mit ihren Funktionären bleibe. Auch der Umstand, daß in Wien kein Seegericht und keine Einrichtungen für den Seeverkehr, Assekuranzen, Experten ꝛc. existieren, ferner daß der Verwaltungsrat in dringenden Fällen in die Abwicklung geschäftlicher Angelegenheiten nicht eingreifen könnte, würde auf den ganzen Geschäftsgang des Lloyd abträglich wirken und gegen die Verlegung sprechen.

Schließlich sind auch Motive lokaler Natur dagegen. Der Lloyd ist nämlich ein Unternehmen, welches im Jahre 1835 in Triest aus der Initiative der Triestiner entstanden ist. Damals wendeten sich die Triestiner an die Wiener Finanzkreise und die Regierung, damit ihnen die erforderliche vierprozentige Garantie für das Kapital geleistet werde. Die Regierung und die Wiener Finanz hat diese Garantie verweigert, die Garantie mußte auf 20 Jahre von der Gemeinde Triest geleistet werden. Triest hat daher gewissermaßen ein Anrecht, auf die Schicksale des Lloyd einen Einfluß auszuüben. Die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach Wien würde in Triest und an der Küste sicher einen unangenehmen Eindruck hervorrufen und vielleicht einen Zündstoff in die ohnedies nicht sehr erquicklichen sozialen und politischen Verhältnisse von Triest hineintragen.

Ich habe eigentlich nicht gesprochen, um die Interessen Triests zu wahren und als Anwalt von Triest aufzutreten; ich sprach nur deswegen, weil es meines Erachtens eine gerechte Sache ist, den Sitz der Lloydgesellschaft auch weiterhin in Triest zu belassen. Es liegt im Interesse des Seeverkehres und seiner Entwicklung, den Sitz der Gesellschaft nicht zu verlegen.

Ich bitte Sie daher, meine Herren, den Antrag des Referenten und der II. Abteilung, welcher dahin geht, den Sitz der Gesellschaft nach Wien zu verlegen, abzulehnen und mein Minoritätsvotum anzunehmen. Damit aber das Stimmenverhältnis in dieser für Triest wichtigen Angelegenheit bekannt werde und damit die Regierung sich über dieses Stimmenverhältnis orientieren könne, beantrage ich über diesen Punkt die namentliche Abstimmung.

Mitglied Kommerzialrat **Mahla**: Als Vertreter einer nicht ganz unbedeutenden Exportindustrie habe ich das lebhafteste Interesse daran, daß der Vertrag, der neuerdings mit dem Lloyd geschlossen werden soll, auf einer gesunden Basis beruhe. Und da kann ich allerdings nur dem Herrn Bürgermeister Dr. Lueger zustimmen, daß diese Basis beim Lloyd keine gesunde sein kann. Wir haben über die ersten sechs Punkte der Anträge der III. Abteilung abgestimmt, und es erscheint angenommen, daß dem Lloyd jene Verpflichtungen auferlegt werden sollen, welche das sehr klare und ausgezeichnete Referat meines verehrten Freundes Singer aufgestellt hat. Das Referat hat dem Lloyd soviel aufgepelzt, daß man nicht noch mehr verlangen kann. Eine andere Frage ist es, ob der Lloyd aus der Haut heraus kann, in der er sich befindet. Das bestreite ich aus vielfachen Gründen.

Herr Dr. Schenker hat sich in seiner Rede einen kleinen Widerspruch zuschulden kommen lassen. Er hat zuerst gesagt, daß sich Schiffahrtsgesellschaften nie großartig rentieren, und später hat er bemerkt, der Lloyd sei ein ausgezeichnetes Unternehmen, ein so rentables Unternehmen solle man nicht fallen lassen. Wie vertragen sich diese zwei Punkte zusammen? Nur deshalb ist der Lloyd bei guter Leitung ein gutes Unternehmen, weil er die Subvention vom Staate bekommt. Bei dem Umsatze, den der Lloyd hat, sprechen doch 10 Millionen Kronen jährlicher Subvention schon mit. Ich kann mir nun nicht vergegenwärtigen, wie der Lloyd seine alten Sünden abstellen kann.

Der Herr Referent hat betont, der Lloyd müßte 10 Millionen Kronen neues Kapital aufnehmen und hat den Satz hinzugefügt, in der III. Abteilung sei die Bemerkung gefallen: Welcher Narr wird sich dazu bereit finden, einem solchen Unternehmen Geld zu geben? Diese Bemerkung habe ich in der Abteilung gemacht. Ich kann mir nicht denken, daß man einem, wie Herr Dr. Lueger gesagt hat, an der Grenze der Insolvenz stehenden Unternehmen noch 10 Millionen geben soll, damit es seine Schäden heile. Es sollen ihm dann, wenn er die 10 Millionen hat, von der Regierung 20 Millionen geliehen werden. Er hätte aber viel zu tun, um mit den 10 Millionen alles auszumerzen, was er in vielen Jahren — leider unter

Digitized by Google

der Patronanz der Regierung — gesündigt hat; denn diese Art der Aufstellung von Bilanzen, die Herr Dr. Kolischer kritisiert hat, ist beispiellos in der Geschichte; ähnliches hat man bei einem Unternehmen, welches vom Staate beaufsichtigt wird, nie gesehen. Wenn nichts verdient wird, kann man nichts abschreiben oder alte Schäden sanieren. Was soll denn mit den 20 Millionen gemacht werden? Die 10 Millionen sind weg, obwohl der Herr Referent behauptet hat, der Lloyd dürfe die 10 Millionen nicht dazu verwenden, um seine Schäden zu heilen. Da müßte er also im vorhinein das Kapital abschreiben. *(Mitglied Kohn: Die Aktien abstempeln! Das hat der Referent ausdrücklich gesagt.)* Da muß ich um Verzeihung bitten, ich habe es nicht gehört. Die Aktien müßten also abgestempelt werden, so daß sie nichts wert sind. *(Mitglied Kohn: Auch die Verwaltung abstempeln! — Heiterkeit.)* Auch wenn die Verwaltung abgestempelt wird, würde der Lloyd zu einem neuen Leben nicht erstehen.

20 Millionen sind kein großer Betrag. *(Referent Singer: 10 Millionen und 20 Millionen!)* Selbst 30 Millionen bilden keine hohe Summe, wenn man bedenkt, daß die alten, nicht mehr auf der Höhe der Zeit stehenden Schiffe außer Dienst gesetzt und durch neue ergänzt werden sollen. Außerdem ist durch die beanspruchte Vermehrung der Seefahrten eine Vermehrung des Schiffsparkes erforderlich.

Es wird sich für den Industrierat sehr empfehlen, der Regierung nicht einen Rat zu erteilen, den sie nicht befolgen kann, wenn sie die Interessen der Industrie wahren will. Herr Dr. Kolischer hat in drastischen Worten angeführt, was alles beim Lloyd passiert ist. Glauben Sie, der Lloyd wird das Herz haben, die Beamten zu entlassen, die ihm als Ballast anhängen und seiner freien Entwicklung hemmend im Wege stehen? Nie und niemals. Selbst wenn Sie ein anderes Schild hingeben und wenn Sie dem Lloyd noch so viel Wohlwollen entgegenbringen, aus seiner Haut wird er nicht herauskommen. Deswegen glaube ich, daß ein rationeller Schnitt, indem man eine neue gut fundierte Gesellschaft an die Stelle des Lloyd setzt, das richtigste wäre. Es ist die Befürchtung ausgesprochen worden, daß ausländisches Kapital hereinkommt. Diese Befürchtung habe ich nicht. Wenn die Regierung alljährlich 10 Millionen hergibt, so muß sie sich einen bestimmenden Einfluß wahren, auch wenn das Kapital in Dollars hereinkommt.

Wir müssen uns daher wohl überlegen, der Regierung einen Rat zu erteilen, der wohl aus guten Vorschriften für den Lloyd besteht, die jedoch nach meiner Ansicht vom Lloyd nicht erfüllt werden können. Ich stelle keinen Antrag. Es hieße Eulen nach Athen tragen, wollte man die Sünden des Lloyd hinsichtlich der Nichtbefriedigung der Schiffahrt noch durch Daten vermehren, die mir dutzendweise zur Verfügung stehen.

Mitglied **Schweiger**: Ich stelle die Behauptung auf, daß der österreichische Lloyd auch bis auf den heutigen Tag eine staatliche Gesellschaft war. Er war nur scheinbar eine private Gesellschaft. Bei jeder Verwaltungsratssitzung war der landesfürstliche Kommissionär anwesend, die Bilanzen wurden kontrolliert, jedes Schiff wurde mit Genehmigung des Staates gebaut, kurz, der Lloyd durfte keinen Schritt gehen ohne Bewilligung des Ministeriums, und doch war die Sache schlecht. Nur die Personalfrage war daran schuld. Wenn wir ein ganz staatliches Unternehmen haben werden, so wird der Staat eine noch größere Ingerenz haben, schlechte Männer auf die wichtigsten Stellen zu setzen, und wir werden noch tiefer im Schlamme sein als heute.

Mutwillig braucht man kein Vermögen zu zerstören. Wir haben vor unseren eigenen Augen gesehen, daß die englischen Gasröhren in Wien von hohem Werte waren, so lange die englische Gesellschaft bestanden hat. Als die Stadt das Gasgeschäft übernahm, mußten sie heraus genommen werden und wurden wertlos. Dasselbe wird mit dem Lloyd geschehen. Wenn eine neue Gesellschaft gegründet wird, so werden nicht nur die Lloydaktionäre verlieren, auch die Prioritäten wären angegriffen. Sie müssen sich fragen, ob Sie so etwas tun dürfen. Die Prioritäten sind zum Teil im Auslande. Sie müßten den Entschluß fassen und sagen: Wir wollen die Prioritäre und die Aktionäre um ihr Geld bringen. Erst wenn Sie diese Frage bejahen, können Sie so entschieden vorgehen, wie der Cromwell unserer Stadt *(Heiterkeit)* uns das vorschlägt. Ich stehe aber auf dem Standpunkte, daß wir etwas langsamer operieren sollen.

Es ist ja möglich, daß der Lloyd das tun wird, was wir wollen, es ist aber auch möglich, daß der Lloyd — es ist eigentlich die Unionbank — nicht tun wird, was wir wollen. Im letzteren Falle sollen wir einen Schritt weiter gehen und sollen den Dienst teilen. Wir geben den Dienst nicht einer einzigen Gesellschaft. Eine Gesellschaft kann nur ein gewisses Gebiet sorgfältig bearbeiten. Wir würden dann den Dienst nach Amerika, nach den Mittelmeerländern, nach Indien separaten Gesellschaften geben und wir werden dann keine Sorgen haben, wenn selbst eine der Gesellschaften zu Grunde geht. Auch sind dann die für jede einzelne Gesellschaft erforderlichen Kapitalien keine sehr großen und man kann das sozusagen von heute auf morgen schaffen. Sollte das auch nicht möglich sein, sollten wir nicht genügend Gesellschaften finden, die sich dazu entschließen, dann würde ich trotz aller diplomatischen und politischen Gefahren, die wir laufen, sagen, daß wir schließlich und endlich den Staatsbetrieb als letzte Maßregel akzeptieren, wenn wir uns absolut nicht helfen können. Das möchte ich aber in die allerletzte Linie stellen.

Für den Staatsbetrieb finden wir bei keiner Gesellschaft ein Beispiel. Nur der rumänische Staat

Digitized by Google

besorgt den kleinen Verkehr von Constanza nach Konstantinopel in eigener Regie, sonst gibt es das nicht. Man wird sagen: „Wir waren auf anderen Gebieten die ersten, wir können es auch da sein. Wir haben jetzt die Alpenbahnen ins Leben gerufen. Wir planen die Hebewerke, wir können jetzt das auch machen.“ Ich sage: Dann gibt es ein gleichzeitiges Fiasko, dann geht es halt in einem Aufwaschen.

Den Übergang selbst fürchte ich nicht. Der Herr Bürgermeister hat gesagt, das Rezept der Tramway paßt da sehr gut. Meine Herren! Es geht gewiß alles. In dem Augenblicke, wo wir die Subvention versagen, kann der Lloyd nicht weiter arbeiten. Wir werden dann einfach die Schiffe übernehmen, natürlich werden wir auch die Beamten übernehmen, nur werden wir uns unter den Beamten bloß die richtigen auswählen. Wir werden uns eben entschließen müssen, auch mit dem Personal aufzuräumen. Man darf nur nicht zögern, Existenzen zu ruinieren. Wenn man sich auf diesen Standpunkt stellt, dann wird das Unternehmen geradezu glänzend werden. Aber man darf, glaube ich, die Sache nicht bloß vom Standpunkte der Tasche betrachten, sondern muß auch von dem des Herzens sich leiten lassen und den einen mit dem anderen in Einklang bringen. *(Bravo! Bravo! — Beifall.)*

Meine Herren! Ich erkläre Ihnen nochmals: Der Lloyd ist in Bezug auf Erträgnisfähigkeit eine der besten Gesellschaften der Erde. Wenn der Lloyd gut geleitet würde, müßte er geradezu eine glänzende Dividende zahlen. Damit hat sich Herr Dr. Schenker durchaus nicht widersprochen, denn er hat auf die schwierigen Verhältnisse von unsubventionierten Gesellschaften hingewiesen. Man darf ja noch eines nicht vergessen, das sind die Frachtenverhältnisse bei unserer Industrie. Der Lloyd führt unsere Frachten unter seinem Kostenpreis. Wenn er keine Subvention hätte, würde er 2½ Millionen Kronen jährlich draufzahlen. Um das wett zu machen, bekommt er eben die Subvention. Anderseits verträgt unsere Industrie bekanntlich keine hohen Frachtensätze. Also meine Herren, man darf nicht einfach den Stab über den Lloyd brechen.

Das Wort vom fremden Kapital ist auch nicht richtig aufgefaßt worden. Fremdes Kapital soll in unser Land soviel als möglich hineinströmen, aber eines ist doch richtig: Fremden Schiffen dürfen wir unsere Subventionen nicht zuweisen. Das große Unglück unserer Flotte ist, daß sie fast zur Gänze im Auslande gebaut wird. Auf diese Art geht unser Geld ins Ausland. Wir müssen stipulieren, daß eine subventionierte Gesellschaft die Schiffe im Lande baut. Unser Geld darf nicht ins Ausland gehen, sondern fremdes Kapital soll zu uns herein kommen. Wir haben es gar nicht notwendig, unsere Schiffe, wie das leider geschieht, in England bauen zu lassen. Wir haben Tausende von Menschen, die auf diese Weise einen Verdienst haben könnten. Wir sind auch in der Lage, ganz ausgezeichnete Schiffe herzustellen. Das ist also ein Punkt, wo wir unser Geld festhalten sollten.

Was den Sitz der Gesellschaft anbelangt, so habe auch ich lange die Meinung gehegt, daß es wirklich die maritimen Interessen schädigen würde, wenn der Sitz in Wien wäre und daß es genügen würde, wenn auch weiterhin wie bisher nur das Komitee funktionieren würde. Leider hat es nicht so funktioniert, wie es nötig wäre; es war nur ein Scheinkomitee! Ich habe mich nun genau über die Sache informiert. Von autoritativer Seite, die den Betrieb sehr genau kennt, wurde mir versichert, daß es den Betrieb der Gesellschaft gar nicht beeinträchtigen würde, wenn der Sitz der Gesellschaft in Wien wäre. Ich habe daher meine Ansicht geändert und werde auch für die Verlegung nach Wien stimmen in der Überzeugung, daß die Gesellschaft dadurch keinen Schaden leiden würde.

Nun noch ein paar Worte über die Intabulierung der Gelder auf die Schiffe. Ich glaube nicht, daß da nur die mindeste Gefahr für den Staat besteht. Wenn der Vorschlag unseres Referenten angenommen wird, so genügt das. Der Lloyd ist ein sicherer Schuldner für den Staat, weil sich ja dieser die Raten von der Subvention abziehen kann. Es existiert ein Schiffsregister, in dem jedes Schiff eingetragen wird und welches ebenso funktioniert wie unsere Grundbücher. Der Lloyd baut Schiffe, der Staat intabuliert die Vorschüsse im Schiffsregister, und diese Schuld wird zurückbezahlt durch Abzüge von der bewilligten Subvention. Das ist ebenso sicher, als wenn einer Ihrer Beamten Ihnen Geld schuldet und Sie demselben von seinem Gehalte Abzüge machen.

Zum Schlusse noch ein Wort über die Bilanz. Man sagt, daß die Bilanz falsch sei, daß sie fast an das Betrügerische heranreiche. Der Lloyd besteht seit so vielen Jahren, die Regierung hat die Bilanz jährlich geprüft und nichts gefunden. Es mußte erst ein Kommerzialrat kommen, um diese Entdeckung zu machen. Daraus ist die Konsequenz zu ziehen, daß die Kontrolle über den Betrieb des Lloyd anders gestaltet werden muß.

Meine Herren! Indem ich das Gesagte resumiere, möchte ich betonen: Die Angelegenheit mit dem Lloyd ist nicht so arg. Der Lloyd hat den Frachtenverkehr in befriedigender Weise besorgt, und auch der Passagierverkehr wurde glänzend bestellt. Absolut und unbedingt die Gesellschaft zu zerstören, das ist nicht am Platze. Ich wiederhole: Man muß langsam vorgehen.

Referent: Meine Herren! Bezüglich der Verlegung des Sitzes der Gesellschaft möchte ich nicht viel Worte verlieren. Daß ein geteilter Verwaltungsrat unvorteilhaft ist, das ist sicher. Daß es aber für die Reorganisationsarbeiten besser ist, wenn der Lloyd seinen Sitz in Wien hat, müssen alle Herren zugeben,

die es mit dem Lloyd ehrlich meinen; von hier aus werden sich insbesondere die organisatorischen Maßnahmen und die Frachtabschlüsse besser erledigen lassen, und darum sind wir für die Verlegung des Sitzes nach Wien.

Namens des Herrn Dr. Schenker möchte ich Herrn Mahla erwidern. Er hat Herrn Dr. Schenker einen Widerspruch vorgeworfen, als er von der Rentabilität des Lloyd sprach. Herr Dr. Schenker hat folgende Ansicht: Wenn der Lloyd das tut, was ihm vorgeschrieben ist, wenn er den Betrieb ordentlich führt, kann er ein sehr gutes Geschäft werden. Jetzt ist das freilich nicht der Fall.

Weiters wurde bemerkt, es werde sich, selbst wenn wir den Lloyd subventionieren, niemand finden, der dem Lloyd neue Aktien um 10 Millionen abnehmen wird. Ich bitte, Herr Dr. Schenker erklärt, daß wenn der Lloyd unsere Bedingungen erfüllt, er ihm die 10 Millionen beistellt. *(Mitglied Dr. Schenker-Angerer: Beschafft, nicht beistellt! — Heiterkeit.)*

Meine Herren, selbst wenn Sie eine neue Gesellschaft machen, würden Sie den größten Teil der Schiffe übernehmen, das Gleiche gilt wohl auch vom Personal, das zum größten Teile übernommen werden müßte. Ich komme also wieder zum selben Schlusse, indem ich sage: Wenn der Lloyd alle Bedingungen erfüllt, soll eine Einwendung gegen die Erneuerung des Vertrages nicht erhoben werden.

Obwohl ich nicht berechtigt bin, die Anträge der Abteilung zu modifizieren, möchte ich doch noch wenigstens einen Wunsch aussprechen. Im Punkt 8 haben wir gesagt *(liest)*:

„Mit Rücksicht darauf, daß der Lloydvertrag am 31. Dezember endigt, wird die Regierung ersucht, die Verhandlungen zu beschleunigen und baldigst die Maßregeln in Erwägung zu ziehen, welche zu treffen wären, wenn der Lloyd die Voraussetzungen für den Vertrag nicht in kurzer Frist zu erfüllen in der Lage wäre."

Ich würde nun wünschen — und ich hoffe, daß viele Herren mir zustimmen werden — daß diese Beschleunigung der Verhandlungen so aufgefaßt werde, daß der Lloyd in seiner nächsten Generalversammlung die Annahme der ihm von der Regierung gestellten Bedingungen beschließen solle. *(Lebhafte Zustimmung.)*

Vorsitzender: Wir gelangen zur Abstimmung. Es liegen zwei Anträge vor: Der Antrag des Herrn Dr. Lueger und der Antrag des Referenten. Zu denselben liegt ein Subantrag des Herrn Hofrates v. Vukovic vor.

Ich werde zuerst den Antrag des Herrn Dr. Lueger zur Abstimmung bringen.

Referent *(zur Abstimmung)*: Meine Herren! Die voraussichtliche Ablehnung des Antrages des Herrn Dr. Lueger ist nicht gerade nützlich und auf den Antrag einzugehen, ist nicht möglich. Ich würde also Herrn Dr. Lueger bitten, zuzustimmen, daß über die Referentenanträge zuerst abgestimmt werde.

Mitglied Dr. **Lueger**: Ich habe bereits in der III. Abteilung in dieses Vorgehen gewilligt und tue dies auch heute.

Vorsitzender: Ich werde zuerst die Anträge des Herrn Referenten mit vorläufiger Auslassung der Worte: „den Sitz der Gesellschaft nach Wien verlegt" zur Abstimmung bringen.

Ich ersuche jene Herren, welche die Anträge des Referenten mit vorläufiger Auslassung der Worte: „den Sitz der Gesellschaft nach Wien verlegt" annehmen wollen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Ist angenommen.

Wir kommen nun zur Abstimmung über die ausgelassenen Worte. Dazu hat Herr Hofrat Ritter v. Vukovic den Antrag auf namentliche Abstimmung gestellt. Im Sinne der Geschäftsordnung muß ich in diesem Falle die Versammlung befragen, ob namentlich abgestimmt werden soll.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Ritter v. **Vukovic**: Ich begnüge mich mit der Konstatierung des Stimmenverhältnisses. Ich will die Sitzung nicht zu sehr in die Länge ziehen.

Vorsitzender: Ich bitte die Herren, welche die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach Wien annehmen wollen, die Hand zu erheben. *(Nach einer Pause:)* Es sind 50 Stimmen dafür. Ich bitte jene Herren, welche die Streichung der Worte: „den Sitz der Gesellschaft nach Wien verlegt" wünschen, die Hand zu erheben. *(Nach einer Pause:)* Es sind 15 Stimmen für die Streichung dieser Worte. Somit hat sich die Versammlung mit 50 gegen 15 Stimmen dafür entschieden, daß diese Worte beibehalten werden.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer**: Ich mache die Herren darauf aufmerksam, daß der Referent den Wunsch ausgesprochen hat, den ich ebenfalls als einen Antrag auffasse, es möge dem Lloyd nahegelegt werden, daß er diese von uns in Anregung gebrachten Ideen, Punkt 7 und 8 mit den dort enthaltenen Androhungen, bis zur nächsten Generalversammlung ohne weitere Verschleppung erledige. Ich nehme an, daß durch diese Abstimmung auch dieser Idee Rechnung getragen wurde; sonst müßte ich um eine spezielle Abstimmung bitten.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Ritter v. **Bukovic**: Der Referent hat das im Punkte 8 angeführt.

Vorsitzender: Das ist eine Ergänzung, ein Motivenbericht, der im stenographischen Protokoll erscheinen wird, und ich glaube, daß die Herren, welche im allgemeinen für die Motivierung des Herrn Referenten gestimmt haben, auch in diesem Punkte nicht von seiner Auffassung differieren. Darf ich das annehmen? *(Zustimmung.)* Der Gegenstand ist erledigt.

11.

Beschluß des Industrierates, betreffend die Fragen des Seeverkehres und die Erneuerung des Subventionsvertrages mit dem Lloyd.

Auf Grund des von der III. Abteilung erstatteten Berichtes hat der Industrierat in der am 14. Februar 1905 abgehaltenen X. Plenarsitzung hinsichtlich der Fragen des Seeverkehres und der Erneuerung des Subventionsvertrages mit dem Lloyd das folgende

Gutachten

zu erstatten beschlossen:

„1. Von der Anschauung ausgehend, daß zur Aufrechthaltung und Entwicklung der Güterproduktion und des Exportes zur See, der immer mehr zur Notwendigkeit wird, auch weiterhin die Sicherung regelmäßiger, ausreichender Schiffahrtsverbindungen unumgänglich geboten erscheint, soll diese Sicherung, sofern befriedigende Bedingungen seitens des Reeders geboten werden, nicht durch eine staatliche Schiffahrt, sondern durch Subventionsverträge, bei welchen der staatliche Einfluß genügend gewahrt ist, erfolgen.

2. Es empfiehlt sich, den Verkehr durch verschiedene Verträge eventuell mit verschiedenen Gesellschaften sicherzustellen und als Verkehrsgebiete sind in Aussicht zu nehmen:

a) Verkehr nach dem Osten: Mittelmeer, indischer Dienst, Verkehr nach China Japan und den neuen Linien, nach Persien, ferner nach Ostafrika;
b) der Verkehr nach Nord-, Zentral- und Südamerika;
c) der adriatische Dienst mit anzufügendem Lokaldienst für Triest und das Küstenland.

3. In Anbetracht der noch ausstehenden Propositionen Ungarns über die Erneuerung des Abkommens vom 20. Jänner 1898 und über die Bedingungen desselben können bezüglich der Relationen nach dem europäischen Westen die Äußerungen des Industrierates erst in einem späteren Zeitpunkte abgegeben werden.

4. Hinsichtlich der Parallelfahrten: In Ansehung des Marineunterstützungsgesetzes bezüglich der Reisezuschüsse auf dem Standpunkte des Industrierates stehend, daß beschränkte Reisezuschüsse auch für Fahrten neben den subventionierten Linien gewährt werden sollen, erscheint es jedoch zulässig, daß die subventionierten Gesellschaften für nicht vertragsmäßige Fahrten auf einer vertragsmäßigen Linie außerhalb des Mittelmeeres auch Anspruch auf Zuschüsse gemäß dem Marineunterstützungsgesetze haben sollen.

5. Die bestehenden Itinerāre sind zu ändern und zu erweitern, und zwar:

Bezüglich des Mittelmeerdienstes: Beschleunigung der Alexandrien-Eillinie, Vermehrung der Fahrten zur Saison, Beschleunigung der thessalischen und griechisch-orientalischen Linie durch Auslassung minder wichtiger Zwischenhäfen, Herstellung einer wöchentlichen Verbindung von Triest mit Syrien während der Wintermonate,

Digitized by Google

Einrichtung einer wöchentlichen Linie nach Batum.

Bezüglich des Überseedienstes: Ausgestaltung der Bombaylinie in der Richtung, daß die Schnelligkeit der Schiffe und der Tonnengehalt vermehrt wird; Ausdehnung des ostasiatischen Dienstes durch Affluenzlinien von Singapore, zunächst nach Siam und den Sundainseln, dann nach den Haupthäfen Chinas, später nach Australien; Saisonfahrten nach Persien.

Nach dem Westen: Aufnahme des Verkehrs nach Argentinien.

Im allgemeinen die Abkürzung der Fahrtdauer und insbesondere für die Relationen jenseits des Suezkanales mindestens auf die Fahrzeit aus konkurrierenden Häfen;

Beistellung von Schiffen und einem Tonnengehalte, welcher dem saisonmäßigen Warenanbote entspricht.

6. Hinsichtlich des Tarifwesens.

In der Regel ist subventionierten Gesellschaften die Kartellierung der Frachttarife nicht zu gestatten; nur ausnahmsweise kann mit Einwilligung der Staatsverwaltung in dringenden Fällen von dieser Regel Umgang genommen werden.

Keineswegs sollen die Tarife höher als jene konkurrierender Häfen sein und mit Rücksicht auf die kürzere Linie soll eine verhältnismäßige Herabsetzung der Tarife bei Artikeln, für welche ein größeres Exportbedürfnis besteht, erfolgen. Die Tarife sind zeitweilig auf ihre Anpassung an die wirtschaftlichen Interessen zu revidieren. Es ist das maritime Departement des Handelsministeriums durch ein Tarif- und kommerzielles Bureau auszugestalten.

Es ist vor der Bestimmung der Normaltarife die Güterklassifikation zu revidieren, es sind die Klassen zu vermehren und bei Feststellung der Grenze für die Anwendung des Raumtarifes die Herabsetzung des Gewichtes pro Kubikmeter vorzunehmen. Die Tarife sind in Kronen ohne Zuschläge zu erstellen.

7. Hinsichtlich der Erneuerung des Lloydvertrages empfiehlt der Industrierat, den Lloyd in erster Linie als Vermittler des Verkehres nach dem Osten in Aussicht zu nehmen:

wenn er

eine Organisation erhält, welche zur Grundlage hat die Bewältigung des Verkehres zu Tarifsätzen und Fahrzeiten, welche es ermöglichen, via Triest mindestens nicht teurer und nicht in längerer Frist die Waren an ihren Bestimmungsort zu bringen, wie aus den konkurrierenden Häfen des Auslandes;

durch seine Organisation befähigt erscheint, den Dienst verläßlich zu versehen;

genügende Mittel zur Komplettierung seines Schiffsparkes ausweist;

sich weiters verpflichtet, auch weiterhin günstige Transportbedingungen, insbesondere das Konnossement betreffend, zu bieten;

den Sitz der Gesellschaft nach Wien verlegt.

Unter obigen Voraussetzungen wird empfohlen, dem Lloyd ein ausreichendes, auf den Schiffen hypothekiertes Darlehen zur Anschaffung für Schiffe, welche hauptsächlich dem Frachtenverkehr dienen sollen, zu gewähren.

8. Mit Rücksicht darauf, daß der Lloydvertrag am 31. Dezember endigt, wird die Regierung ersucht, die Verhandlungen zu beschleunigen und baldigst die Maßregeln in Erwägung zu ziehen, welche zu treffen wären, wenn der Lloyd die Voraussetzungen für den Vertrag nicht in kurzer Frist zu erfüllen in der Lage wäre.

9. Über die Angemessenheit der Subvention und der Normalfrachtsätze wird der Industrierat eine spezielle Äußerung erstatten."

Digitized by Google

Verhandlungen und Beschlüsse

des

Industrierates.

2. Heft.

Gesetzentwurf, betreffend die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen.

Herausgegeben vom Bureau des Industrierates im k. k. Handelsministerium.

Wien 1905.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorbemerkung	3
Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 3. Sitzung der II. Abteilung des Industrierates vom 5. Dezember 1904	5
Bericht des Referenten	6
Auszug aus dem stenographischen Protokolle der X. Plenarsitzung des Industrierates vom 13. Februar 1905	13
Beschluß des Industrierates	20
Anhang (Gesetzentwurf samt Motivenbericht)	21

Digitized by Google

Vorbemerkung.

Die k. k. Regierung hat am 22. November 1904 in der 284. Sitzung der XVII. Session des Abgeordnetenhauses den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen, mit dem Ersuchen vorgelegt, denselben als Regierungsvorlage in verfassungsmäßige Behandlung zu nehmen.

Die II. Abteilung des Industrierates hat sich auf Grund eines vom Mitgliede Dr. Heinrich Frieß in der Sitzung dieser Abteilung vom 5. Dezember 1904 eingebrachten Dringlichkeitsantrages mit diesem Gesetzentwurfe beschäftigt und den Antragsteller mit der Verfassung und Erstattung des einschlägigen Berichtes betraut. Da die II. Abteilung nicht mehr rechtzeitig in die Beratung des Referentenberichtes eintreten konnte und die Abgabe des Gutachtens des Industrierates infolge des Umstandes, daß bereits der Justizausschuß des Abgeordnetenhauses die Beratung des Gesetzentwurfes in Angriff genommen hatte, dringlich geworden war, wurde der Referentenbericht in der X. Plenarsitzung vom 13. Februar 1905 unmittelbar an das Plenum des Industrierates erstattet. Die Anträge des Referenten erscheinen in dem vom Industrierate zum Beschlusse erhobenen Gutachten vollinhaltlich angenommen.

Wien, am 22. März 1905.

Bureau des Industrierates.

Dr. Brosche.

Digitized by Google

1.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 3. Sitzung der II. Abteilung des Industrierates vom 5. Dezember 1904.

Vorsitzender: Kommerzialrat **Vetter:** Es liegt folgender Dringlichkeitsantrag unseres Mitgliedes Dr. Heinrich Frieß vor, welcher 34 Unterschriften gefunden hat:

„In Anbetracht der Wichtigkeit, welche die Gesetzesvorlage betreffend die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen für alle Industrien, welche sich mit dem Baue von Automobilen und mit der Erzeugung von Automobilbestandteilen befassen, besitzt, stellen die gefertigten Mitglieder der Abteilung II des Industrierates den Antrag:

Die II. Abteilung des Industrierates möge in der heutigen Sitzung beschließen:

1. die hohe Regierung wird ersucht, die Gesetzesvorlage, betreffend die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen, dem Industrierate zur Begutachtung vorzulegen;

2. es ist noch in der heutigen Sitzung ein Referent zu wählen, welcher über diese Gesetzesvorlage in der nächsten Sitzung der II. Abteilung, falls diese jedoch nicht vor der nächsten Plenarversammlung des Industrierates stattfinden sollte, in letzterer sein Referat zu erstatten hat.

Wien, 5. Dezember 1904."

Der Antrag ist, wie gesagt, bereits genügend unterstützt. Er ist aber wirklich auch nötig. Ich kann den Herren mitteilen, daß sich bereits alle industriellen Organisationen mit dieser Frage beschäftigen, die von eminenter Wichtigkeit für eine kaum im Entstehen begriffene Industrie ist. Es würde unter Umständen diese bei uns unter schweren Opfern kaum entstandene Industrie von vorneherein wieder tot geschlagen werden. Auch der Automobilklub beschäftigt sich lebhaft mit der Frage und hat verschiedene Referenten bestellt. Die Frage ist also akut.

Ich bringe vor allem zur Abstimmung, ob die Herren mit dem Antrage einverstanden sind, daß für die Beratung des Gesetzentwurfes sofort ein Referent bestellt werde. *(Nach einer Pause:)* Der Antrag ist einstimmig angenommen.

Ferner bringe ich zur Abstimmung, ob die Herren auch damit einverstanden sind, daß, wenn eventuell eine Plenarsitzung des Industrierates früher stattfindet als eine Sitzung der zweiten Abteilung, der Referent direkt an die Plenarsitzung zu berichten habe, damit die Sache beschleunigt werde. *(Nach einer Pause:)* Auch dieser Antrag ist angenommen.

Wir kommen nun zur Referentenwahl. Herr Dr. Frieß wird einstimmig gebeten, das Referat zu übernehmen und hat die Güte, es zu tun.

Digitized by Google

2.

Bericht des Referenten über den Gesetzentwurf, betreffend die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen.

Der am 22. November d. J. dem Abgeordnetenhause vorgelegte Entwurf eines Gesetzes*), betreffend die Haftung von Schäden aus dem Betriebe von Automobilen, hat in den Kreisen aller Industriellen und Gewerbetreibenden, welche sich mit der Erzeugung und dem Handel von Automobilen, Automobilbestandteilen und allen zum Bau und Betriebe von Automobilen erforderlichen Materialien befassen, gerechtfertigte Bestürzung hervorgerufen. Es wurde auch von den betroffenen Industriellen und Gewerbetreibenden eine Petition an das Abgeordnetenhaus vorbereitet, ferner seitens der Handels- und Gewerbekammer in Wien ein Bericht**) der I. Sektion über diesen Gesetzentwurf genehmigt. Auf den gediegenen Inhalt dieses Berichtes, der die vielfachen Beziehungen der Automobilindustrie zu anderen Gewerbs- und Produktionszweigen beleuchtet, sei ganz besonders aufmerksam gemacht.

Auch die II. Abteilung des Industrierates hat sich mit dieser Frage beschäftigt und in der am 5. Dezember 1904 stattgehabten Sitzung den gefertigten Referenten beauftragt, in der nächsten Plenarversammlung des Industrierates, falls dieselbe vor der II. Abteilung einberufen werden sollte, über den vorliegenden Gesetzentwurf seinen Bericht zu erstatten, was hiemit geschieht.

Die französische Automobilindustrie.

Zunächst seien im Anschlusse an den Bericht der I. Sektion der Wiener Handels- und Gewerbekammer einige statistische Daten über die Produktion und den Export an Automobilen in Frankreich gegeben, da bedauerlicherweise für Österreich eine genaue diesbezügliche Statistik mangelt, anderseits das Beispiel Frankreichs als jenes Landes, in welchem sich der Automobilismus, begünstigt durch den Kapitalsreichtum und den vorzüglichen Zustand der Straßen, naturgemäß am raschesten entwickeln konnte, am besten zeigen dürfte, welcher Entwicklung dieses modernste aller Verkehrsmittel fähig ist, und einen Fingerzeig dafür liefern dürfte, daß eine gewisse Vorsicht erforderlich ist, um nicht die Entwicklung eines für die Zukunft volkswirtschaftlich sehr hervorragenden Industriezweiges durch überstürzte gesetzgeberische Maßnahmen zu hindern.

Nach dem Berichte der „Chambre Syndicale des Automobiles et des Industries qui s' y rattachent" in Paris, betrug in Frankreich die Zahl der Automobile

im Jahre 1899 . . . . 1.672,
„ „ 1903 . . . . 19.886.

Dies entspricht einer Steigerung von 1089 Prozent in diesen vier Jahren.

Außerdem betrug die Anzahl der Motocycles in Frankreich im Jahre 1903: 19.816.

Im ganzen befanden sich daher am 31. Dezember 1903 in Frankreich 39.702 selbstbewegliche Fahrzeuge, und diese Zahl beweist wohl besser als alle langwierigen Auseinandersetzungen, daß in Frankreich das selbstbewegliche Fahrzeug aufgehört hat, lediglich ein Mittel zur Befriedigung des Sportes zu sein, und bereits angefangen hat, in die weiten Schichten der Bevölkerung zu dringen, welche sich desselben für ihre Erwerbs- und Geschäftszwecke bedient.

Die Produktion von Automobilen in Frankreich repräsentierte im Jahre 1900 einen Wert von 27,500.000 Franken, im Jahre 1903 einen solchen von 136,000.000 Franken. Für das Jahr 1904 wird der Wert der Produktion auf 176,000.000 Franken geschätzt.

Der Export an Automobilen aus Frankreich repräsentierte im Jahre 1900 einen Wert von 10,195.100 Franken und stieg im Jahre 1903 auf den Betrag von 51,739.000 Franken, wozu noch für das Jahr 1903 ein Export an Motocycles im Werte von 897.500 Franken zu rechnen ist, so daß der Gesamtwert des Exportes von selbstbeweglichen Fahrzeugen aus Frankreich im Jahre 1903 den Betrag von rund 52 Millionen Franken erreichte. Für das Jahr 1904 wird von erfahrenen Kennern der Branche der Export auf 74 Millionen Franken geschätzt.

Man kann hieraus ersehen, welch große Bedeutung die Automobilindustrie nicht nur für die französische Produktion, sondern auch für den französischen Außenhandel hat, und es erscheint daher gerechtfertigt, daß auch andere Staaten diesem wichtigen Produktionszweige ihre volle Aufmerksamkeit zuwenden.

---

*) Siehe „Anhang".

**) Bericht der I. Sektion über den Gesetzentwurf, betreffend die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen. Referent: Kammerkonsulent Dr. Eugen Herz. (Beilage 16 zum Protokolle der 782. Plenarsitzung der Handels- und Gewerbekammer in Wien vom 22. Dezember 1904.)

Haftpflichtgesetzgebung in den verschiedenen Staaten.

Aus diesem Grunde wurde auch seitens der preußischen Regierung die Erlassung eines Haftpflichtgesetzes für Automobile mit Rücksicht auf das Fehlen einer auf statistische Basis aufgebauten Grundlage für ein derartiges Gesetz und im Hinblicke auf die möglicherweise durch dasselbe drohenden Gefahren für die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie, abgelehnt.

Auch in Frankreich, Belgien, Italien und — entgegen der Behauptung des Motivenberichtes — der Schweiz besteht bisher kein Haftpflichtgesetz für Automobile und es erscheint daher als ein mindestens gewagtes Unternehmen, wenn gerade wir in Österreich mit einem derartigen Gesetze den Anfang machen wollten, trotzdem bei uns die Automobilindustrie in der Entwicklung noch weit zurück ist und eben erst anfängt, sich von den mit der Schaffung eines neuen Industriezweiges unvermeidlichen Kinderkrankheiten zu erholen.

Juristische Untersuchung des Gesetzentwurfes.

Es soll nun der Gesetzentwurf, betreffend die Haftpflicht für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen zunächst in juristischer Beziehung untersucht werden.

Dieser Gesetzentwurf stellt sich in seiner Totalität als eine Abweichung des im bürgerlichen Gesetzbuche festgesetzten Grundsatzes dar, daß jederman nur für den Schaden zu haften habe, welcher durch sein Verschulden entstanden ist und daß gemäß § 1296, b. G. im Zweifel die Vermutung gelte, daß ein Schaden ohne Verschulden eines anderen entstanden sei. Es ist dies eine ähnliche Abweichung, wie sie durch das Gesetz vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, für die Eisenbahnen statuiert wurde.

Die Haftpflicht für Automobile ist jedoch in wesentlichen Punkten schärfer gefaßt als jene für die Eisenbahnen.

Zu § 1.

Während nämlich die Eisenbahnen nur für körperliche Verletzungen oder für die Tötung eines Menschen haftpflichtig sind, soll sich gemäß § 1, Absatz 1 des Haftpflichtgesetzes für Automobile die Haftpflicht bei denselben auch auf Sachschäden erstrecken.

Es liegt gar kein Grund vor, die Haftpflicht in dieser Weise auszudehnen.

Wie es im Motivenberichte heißt, findet die Notwendigkeit zur Erlassung dieses Gesetzes hauptsächlich darin ihre Begründung, daß bei Geltendmachung der Ersatzansprüche gegenwärtig häufig ein Beweisnotstand des Beschädigten vorliegt, indem „ganz abgesehen von den Fällen, wo der Verletzte getötet wurde, sich der Vorfall meist in wenigen Sekunden ereignet, der Verletzte und die anderen Beteiligten selbst von dem Unfalle überrascht werden, die Zeugen ihr Augenmerk zunächst dem Verletzten zuwenden und sich nicht selten den mit der Erfüllung der Zeugenpflicht verbundenen Belästigungen zu entziehen trachten."

Bei Sachschäden fallen nun diese Momente, welche einen Beweis eventuell erschweren würden, hinweg.

In den meisten Fällen wird sich vielmehr aus der Art der Beschädigung der Sache auch nachträglich noch ein Beweis für ein Verschulden des Automobilführers, wenn ein solches überhaupt vorhanden war, nachweisen lassen.

Es geht daher nicht an, die vom Motivenberichte als vorhanden angenommene Beweisnot des Beschädigten einfach durch die Beweisnot des Haftpflichtigen zu ersetzen, denn der Eigentümer des Automobiles wird in den seltensten Fällen in der Lage sein, nachzuweisen, daß eine Sachbeschädigung nur durch einen Zufall oder durch Verschulden eines dritten entstanden sei.

Man denke nur an den Fall, daß die Sachbeschädigung entstanden ist, nachdem das Automobil an der beschädigten Sache bereits vorübergegangen war, so daß der Eigentümer des Automobiles vielleicht von der Sachbeschädigung nicht einmal Kenntnis hatte, geschweige denn, daß er in der Lage wäre, zu beurteilen, unter welchen Umständen dieselbe erfolgt ist.

Die bloße Tatsache, daß jedoch das Automobil in der kritischen Zeit an der beschädigten Sache vorübergegangen ist, dürfte in vielen Fällen genügen, um einen Kausalzusammenhang zwischen der Beschädigung und dem Automobilbetriebe zu behaupten und einen Ersatzanspruch zu begründen, für welchen der Automobileigentümer, weil ihm ein Gegenbeweis nicht möglich ist, haftpflichtig wäre, auch wenn der Schaden mit dem Automobilbetriebe in keinem unmittelbaren kausalen Zusammenhange stünde. Es ist daher unbillig, die Haftpflicht über jenes Maß auszudehnen, welches für die wirtschaftlich weit stärkeren und mit zahlreichen Privilegien für ihre Betriebsmittel und ihr Betriebspersonal ausgestatteten Eisenbahnen ausgesprochen wurde.

Im 2. Absatze des § 1 wird der Eigentümer des Automobiles auch dann für den Ersatz des verursachten Schadens haftpflichtig gemacht, wenn das Fahrzeug zur Zeit des schädigenden Ereignisses infolge rechtswidriger Vorgänge der ausschließlichen Verfügung eines dritten unterworfen war, wenn ihm hinsichtlich der Verwahrung des Fahrzeuges ein Verschulden zur Last fällt.

Diese Bestimmung widerspricht wohl allen Grundsätzen des Rechtes und der Billigkeit. Es gibt nur zwei Fälle in unserem geltenden Rechte, welche mit dieser Bestimmung eine Analogie aufweisen. Es ist dies die Haltung eines Tieres und der Besitz einer

Digitized by Google

geladenen Waffe. Ein Tier, welches einen eigenen Willen besitzt und Schaden anrichten kann, darf der Eigentümer nicht frei herumlaufen lassen, ohne für den Schaden, den dasselbe anrichtet, aufkommen zu müssen.

Eine geladene Waffe ist so gefährlich, daß sie verschlossen und vor der unbefugten Berührung dritter Personen geschützt werden muß. Ein Automobil hat aber keinen eigenen Willen, und kann daher unabhängig von menschlicher Beeinflussung keinen Schaden anrichten, es ist andrerseits auch bei weitem nicht so gefährlich wie eine geladene Waffe und es liegt daher kein Grund vor, vom Eigentümer eines Automobils zu verlangen, daß er dasselbe einbruchssicher verwahre. Abgesehen hievon, muß doch in Rücksicht gezogen werden, daß das Automobil dem Verkehre dient und daß es während dieses Verkehres dem Automobilbesitzer beim besten Willen nicht möglich sein kann, das Fahrzeug derart zu verwahren, daß dasselbe nicht durch einen gesetzwidrigen Vorgang seiner Verfügung entzogen werden könnte. Jemanden aber dafür strafen zu wollen, weil ihm sein Automobil gestohlen wurde und der Dieb mit demselben irgend einen Schaden verursacht hat, geht denn doch zu weit.

Zu § 2.

Im § 2, Absatz 2, wird die Berufung auf einen unabwendbaren Zufall in einer teils überflüssigen, teils unzulässigen Weise beschränkt.

Überflüssig ist die Bestimmung, daß die Berufung auf einen unabwendbaren Zufall ausgeschlossen sei, wenn die schädigende Ereignung auf die vorschrifts- oder sachwidrige Führung oder Behandlung des Fahrzeuges zurückzuführen ist. Dies ist entschieden kein unabwendbarer Zufall und wird von keinem Richter der Welt je als solcher anerkannt werden.

Die Bestimmung des Gesetzentwurfes, wonach auch die Berufung auf einen unabwendbaren Zufall ausgeschlossen ist, wenn die schädigende Ereignung auf die Beschaffenheit des Fahrzeuges zurückzuführen ist, ist in der gewählten Fassung unzulässig, weil dieselbe leicht zu unbilligen Härten in der Judikatur führen kann, besonders wenn man sie im Zusammenhalte mit den bezüglichen Bemerkungen des Motivenberichtes in Betracht zieht. Dieser sagt: „Der Betriebsunternehmer hat für schadenbringende Ereignungen einzustehen, auch wenn sie nicht vorhergesehen und nicht verhindert werden konnten, wenn sie nur zu den gewöhnlichen Vorkommnissen des Automobilbetriebes gehören. Beispielsweise soll die Haftpflicht den Unternehmer treffen für Schäden infolge Platzens des Luftreifens oder des Reißens desselben infolge Einwirkung von scharfen Steinen oder Nägeln, ferner für Ereignungen infolge eines Bruches der Maschine oder infolge unvermittelt auftretender Störungen oder des plötzlichen Versagens der Funktionen des Fahrzeuges, ferner für Schäden infolge Gleitens oder Schleuderns des Wagens bei glatter oder abschüssiger Bahn oder Durchführung einer scharfen Wendung u. dgl. Es sind dies durchwegs Vorkommnisse, die sich in der Regel im vorhinein auch bei der größten Sorgfalt nicht verhindern lassen, die aber nicht auf Kosten des vom Schaden Betroffenen, sondern desjenigen gehen müssen, in dessen Interesse der mit solchen Gefahren verbundene Betrieb unternommen wird."

In dieser Beziehung ist zu bemerken, daß der Motivenbericht im direkten Gegensatze mit der bisherigen Judikatur steht, wenn er behauptet, daß Schäden infolge Gleitens oder Schleuderns des Wagens auf glatter Bahn Vorkommnisse sind, die sich im vorhinein in der Regel auch bei großer Sorgfalt nicht verhindern lassen, denn es sind Fälle bekannt, wo Automobilisten, welche infolge des Gleitens von der Fahrbahn auf das Trottoir geraten waren, ohne daß hiedurch ein Schaden entstanden wäre, dennoch strafrechtlich verurteilt wurden. Dies wäre an sich also kein Grund zur Erlassung eines Haftpflichtgesetzes gewesen.

Der Motivenbericht erörtert des weiteren den Begriff des unabwendbaren Zufalles und sagt: „Der Entwurf beschränkt sich daher darauf, ausdrücklich jene zufälligen Ereignisse zu bezeichnen, für die unter allen Umständen noch gehaftet wird. Es sind dies die eigentlichen Betriebsunfälle, das heißt, schädigende Ereignungen, die aus dem Betriebe selbst entstehen und nicht ausschließlich auf von außen an ihn herantretende Schadensursachen zurückzuführen sind."

In diesen Worten „ausschließlich" liegt für die künftige Judikatur eine erhebliche Gefahr. Es wird hiedurch dem Richter ein Fingerzeig gegeben, bei Konkurrenz zwischen fremdem Verschulden und dem Zufalle, das fremde Verschulden gar nicht zu berücksichtigen und die Haftpflicht für den Zufall zur Gänze dem Automobilbesitzer aufzuhalsen. Dies ist besonders deshalb gefährlich, weil bei einer Reihe von schädigenden Ereignungen, welche vom Automobilbesitzer selbst mit Aufwendung der größten Sorgfalt nicht verhindert werden können und meistens, wenigstens teilweise durch ein Verschulden dritter Personen verursacht werden, die Berufung auf einen unabwendbaren Zufall ausgeschlossen werden könnte, weil diese Ereignungen auf die Beschaffenheit des Fahrzeuges zurückgeführt werden würden.

Es handelt sich um jene Schäden, welche durch das Verhalten von Tieren beim Zusammentreffen mit Automobilen verursacht werden. In diesen Fällen ist der Automobilführer absolut machtlos. Es ist bekannt, daß Tiere, namentlich Pferde oft selbst beim Anblick eines stehenden Automobiles, dessen Motor gar nicht in Gang ist, schrecken und Unheil anrichten. Es ist ferner bekannt, daß viele Kutscher in solchen Momenten ihre Pferde nicht in der richtigen Weise zu behandeln wissen.

Digitized by Google

Trotzdem wird es einem Automobilbesitzer nie gelingen, den Beweis zu erbringen, daß der betreffende Kutscher ausschließlich die schädigende Ereignung verursacht hat. Der Richter wird vielmehr auf Grund des Absatzes 2 des § 2 die schädigende Ereignung immer, wenigstens zum Teil auf die Beschaffenheit des Fahrzeuges (weil es Lärm macht, weil es sich schnell bewegt, weil es mit einer grellen Farbe angestrichen ist, oder wenn all dies nicht zutrifft, weil es ein Automobil ist) zurückführen.

Die Berufung auf einen unabwendbaren Zufall wäre daher nur dann auszuschließen, wenn die schädigende Ereignung auf mangelhafte Beschaffenheit des Fahrzeuges oder auf Versagen oder Mängel seiner Funktionen zurückzuführen ist. Dagegen wäre im Alinea 1 des § 2 die Befreiung von der Haftpflicht auch dann auszusprechen, wenn die schädigende Ereignung durch das Verhalten von Tieren beim Zusammentreffen mit Automobilen verursacht wurde.

Diese Bestimmung wäre schon deshalb gerechtfertigt, weil in diesen Fällen immer ein fremdes Verschulden (das Verschulden des Tieres) zwar nicht im Sinne der rechtlichen Verantwortlichkeit, wohl aber des kausalen Zusammmenhanges vorliegt.

Im dritten Absatz des § 2 wird die Berufung auf das Verschulden dritter Personen ausgeschlossen, wenn sich der Haftpflichtige dieser Personen beim Betriebe bedient hat oder wenn sie mit Zustimmung eines der Haftpflichtigen oder eines seiner zur Verfügung über das Fahrzeug berechtigten Bediensteten dasselbe benützt oder wenn sie sich desselben infolge ungenügender Verwahrung bemächtigt haben.

Der Motivenbericht bemerkt hiezu: „Das Einstehen des Eigentümers oder des Betriebsübernehmers für die beim Betriebe verwendeten Leute bedarf keiner weiteren Begründung, es ergibt sich aus dem allgemeinen Grundsatze des Handelns auf eigene Gefahr, auf dem die Haftpflicht beruhen soll."

Dies ist ganz richtig und gegen eine gesetzliche Bestimmung, welche die nach dem bürgerlichen Gesetzbuche geltende Haftung für die Sorgfalt bei der Wahl der Betriebsführer in der vorgeschlagenen Weise auf das Verschulden aller jener Personen ausdehnen würde, deren sich der Automobilbesitzer beim Betriebe bedient, ohne darauf Rücksicht zu nehmen, ob bei Bestellung dieser Personen die erforderliche Sorgfalt angewendet wurde oder nicht, läßt sich absolut nichts einwenden.

Dagegen ist die Haftung für die Handlungen jener Personen, welche mit seiner oder seiner Bediensteten Zustimmung das Fahrzeug benützt haben, ungerechtfertigt und findet auch im Haftpflichtgesetze für Eisenbahnen keine Analogie. Falls diese Bestimmung in das Haftpflichtgesetz aufgenommen würde, so würde dadurch jede Unternehmung zum Personentransporte mittels Automobils unmöglich gemacht werden. Man stelle sich nur folgenden Fall vor: Zwei Passagiere mieten ein Automobil, um eine Fahrt zu machen. Während der Fahrt geraten dieselben in Streit, der in Tätlichkeiten ausartet, in deren Folge der eine den andern aus dem Automobil hinauswirft. Wenn nun der Hinausgeworfene eine schwere Verletzung erleidet, so ist der Automobileigentümer demselben haftbar, da die dritte Person, auf deren Verschulden der Unfall zurückzuführen ist, mit Zustimmung des Automobilbesitzers oder dessen Bediensteten das Fahrzeug benützt hat und daher nach § 2, Absatz 3, von der Haftpflicht ausgeschlossen ist.

Es steht wohl dem Eigentümer des Automobils ein Ersatzanspruch nach dem bürgerlichen Gesetzbuche gegen den Dritten zu. Wenn dieser jedoch vermögenslos ist, dann ist dem Automobileigentümer mit dem Ersatzanspruche absolut nicht gedient. Es ist nun gewiß gegen alle Rechtsbegriffe, daß für einen Schaden nicht der direkt Schuldtragende aufkommen soll, sondern der Automobilbesitzer, den absolut kein Verschulden trifft und der den Unfall mit der größten Sorgfalt nicht verhindern konnte.

Der dritte Absatz des § 2 müßte daher wie folgt abgeändert werden — und dies dürfte auch mit demselben intendiert sein —: „Die Berufung auf das Verschulden dritter Personen ist ausgeschlossen, wenn sich die Haftpflichtigen dieser Personen beim Betriebe bedient haben oder wenn die letzteren mit Zustimmung eines der Haftpflichtigen oder eines seiner zur Verfügung über das Fahrzeug berechtigten Bediensteten das Fahrzeug gelenkt haben." Bezüglich des Schlußpassus „oder wenn sie sich dessen infolge ungenügender Verwahrung bemächtigt haben" gilt das zu § 1, Absatz 2 Gesagte.

Zu § 3.

Zu § 3, Absatz 1 ist zu bemerken: Nachdem die Geschwindigkeit als das hauptsächlichste Gefahrsmoment angesehen wird, welches die Erlassung eines Haftpflichtgesetzes zum Bedürfnis macht, zeigt es von einer krassen Unkenntnis der tatsächlichen Verhältnisse, wenn der § 3 die Haftpflicht von der Geschwindigkeit abhängig macht, welche ein Fahrzeug auf guter ebener Straße entwickeln kann.

Nicht auf diese Geschwindigkeit kommt es an, sondern auf die Geschwindigkeit, mit welcher sich das Fahrzeug im konkreten Falle bei dem schädigenden Ereignisse bewegt hat. Ein Fahrzeug, das in der Ebene nicht mehr als 20 Kilometer in der Stunde zurückzulegen im stande ist, kann bergab, je nach dem Gefälle, eine Geschwindigkeit von 40—50 Kilometer per Stunde erreichen. Dieses Fahrzeug wäre aber, selbst wenn es zur Zeit des schädigenden Ereignisses ein 50 Kilometer-Tempo eingehalten hätte, der Haftpflicht nicht unterworfen, während umgekehrt ein Fahrzeug, das in der Ebene mehr als 20 Kilometer per Stunde zurücklegen kann, selbst dann haftpflichtig wäre, wenn sich dasselbe zur Zeit des schädigenden

Ereignisses mit einer Geschwindigkeit unter 20 Kilometer per Stunde bewegte, ja sich vielleicht mit einer größeren Geschwindigkeit infolge einer Steigung oder eines Maschinendefektes überhaupt nicht bewegen konnte.

Nur nebenbei sei bemerkt, daß die Konstruktion von Automobilen, die bei einer Maximalgeschwindigkeit von 20 Kilometern alle auf unseren Straßen vorkommenden Steigungen überwinden, auf große praktische Schwierigkeiten stoßen würde, und daß selbst, wenn diese Schwierigkeiten überwunden sind, es kaum möglich sein wird, zu verhindern, daß infolge einer einfachen, in kaum einer halben Stunde durchführbaren Veränderung der Kraftübertragung (Auswechslung der Kettenräder) das betreffende Automobil eine größere Geschwindigkeit erreichen kann.

§ 3, Absatz 1, müßte deshalb dahin geändert werden, daß die § 1 und 2 dann keine Anwendung finden, wenn nachgewiesen wird, daß zur Zeit des schädigenden Ereignisses das Automobil sich nur mit einer gewissen Geschwindigkeit bewegte. Die Fixierung dieser Geschwindigkeitsgrenze müßte je nach den Verhältnissen (städtischer Verkehr, Verkehr in Dörfern, auf offener freier Landstraße, bei Begegnung mit Fuhrwerken) verschieden bemessen werden. Jedenfalls erscheint die Geschwindigkeitsgrenze von 20 Kilometern, wie schon im Berichte der Handelskammer ausgeführt wurde, als zu gering und müßte auf freier Landstraße auf mindestens 35 bis 40 Kilometer erhöht werden.

Zu § 4.

§ 4 des Gesetzentwurfes ist dem zweiten Absatze des § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, nachgebildet.

Die Haftpflicht für Eisenbahnen verfolgt jedoch einen ganz anderen Zweck als jene für Automobile. Erstere bezweckt, die Eisenbahngesellschaften zu jenem Maße von Sorgfalt und Aufmerksamkeit beim Betriebe zu veranlassen, welche für die persönliche Sicherheit der Reisenden und der beim Betriebe beschäftigten Personen erforderlich ist.

Sie setzt also für Personen, welche mit der Eisenbahngesellschaft, sei es als Dienstnehmer, sei es als Passagiere in einem Vertragsverhältnisse stehen, eine Bestimmung des Vertrages fest, ähnlich wie dies das Eisenbahnbetriebsreglement für andere Vertragsbestimmungen tut.

Mit der körperlichen Verletzung oder Tötung von Personen, welche weder Bedienstete der Eisenbahnen, noch Passagiere sind, hat das Haftpflichtgesetz für Eisenbahnen naturgemäß nicht oder nur in den allerseltensten Fällen zu tun, weil vermöge der Privilegien, welche die Eisenbahnen für ihren Bahnkörper und für alle ihre den Betrieb betreffenden Institutionen besitzen, diese Personen ohne ihr Verschulden kaum in die Lage kommen können, mit der Eisenbahn in irgendwelche Beziehungen zu treten, welche eine körperliche Verletzung oder Tötung zur Folge haben könnten.

Ganz anders beim Haftpflichtgesetze für Automobile. Die Erlassung desselben entspringt durchaus nicht der Fürsorge für diejenigen, welche die Automobile benützen oder beim Automobilbetriebe bedienstet sind, sondern dem Bestreben, solche Personen zu schützen, welche mit dem Automobilbetriebe weder tatsächlich noch rechtlich in irgend einer Beziehung stehen. Es ergibt sich hieraus, daß die Bestimmung des § 2, Absatz 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 26, vollkommen begründet ist, weil sonst die Eisenbahnen ihre wirtschaftliche Überlegenheit dazu benützen würden, um sich der Haftpflicht im Vertragswege zu entziehen. Beim Haftpflichtgesetz für Automobile ist jedoch die analoge Bestimmung des § 4 teils überflüssig, teils ungerechtfertigt. Sie ist überflüssig, weil zwischen den Personen, deren Schutz das Haftpflichtgesetz in erster Linie intendiert, und den Haftpflichtigen irgend ein Vertrag, durch welchen die Anwendung des Haftpflichtgesetzes ausgeschlossen werden soll, der Natur der Sache nach überhaupt nicht zu stande kommen kann. Sie ist ferner unbillig, weil von einer wirtschaftlichen Überlegenheit der Automobilbesitzer gegenüber den Automobilbenützern nicht die Rede sein kann.

Es entfällt daher jeglicher Grund, die Bestimmung des § 4 aufrecht zu erhalten, um so mehr, als der Betrieb des Automobils ebenso sehr im Interesse des Automobilbenützers, wie in jenem des Automobilbesitzers geführt wird und der Motivenbericht selbst den Grundsatz anerkennt, daß beim Betriebe gefährlicher Unternehmungen derjenige die Gefahr zu tragen hat, in dessen Interesse der Betrieb geführt wird.

Soviel über die juristische Seite der Frage.

Haftpflichtversicherung.

Wenn wir uns jetzt der wirtschaftlichen Seite zuwenden, so fällt zunächst ins Auge, daß, wie auch der Motivenbericht hervorhebt, bei Schaffung eines Haftpflichtgesetzes eine entsprechende Haftpflichtversicherung unbedingt erforderlich, ja geradezu eine Voraussetzung ist. Es ist dies nicht nur im Interesse der Automobilbesitzer, sondern auch im Interesse derjenigen, welche Schadenersatzansprüche stellen, erforderlich. Das strengste Haftpflichtgesetz nützt dem Geschädigten nicht, wenn nicht ein solventer Haftpflichtiger vorhanden ist, an den er sich halten kann. Dies kann nur in vollkommen zufriedenstellender Weise eine Zwangsgenossenschaft sämtlicher Automobilbesitzer sein. Der Geschädigte darf nicht in die Lage kommen, seinen Anspruch nicht verwirklichen zu können, weil der Haftpflichtige nach Eintritt des schädigenden Ereignisses das Weite gesucht hat und er ihn daher nicht eruieren kann. Er darf auch nicht in die Lage kommen, wenn es ihm endlich vielleicht mit

Digitized by Google

vieler Mühe und mit großen Kosten gelungen ist, die Person des Haftpflichtigen sicherzustellen, mangels Solvenz des Haftpflichtigen seine Ansprüche nicht verwirklichen zu können. Eine Versicherung der Automobilbesitzer bei privaten Versicherungsgesellschaften würde diesen Übelstand nicht beheben. Abgesehen davon, daß man die Verwirklichung der Ansprüche eines Beschädigten nicht von dem Zufalle abhängig machen darf, ob ein wenig solventer Haftpflichtiger sich gegen die Folgen der Haftpflicht bei einer Versicherungsgesellschaft versichert hat oder nicht, wird durch die Haftpflichtversicherung nur ein Anspruch des Haftpflichtigen, nicht aber des Beschädigten gegen die Versicherungsgesellschaft begründet, und es ist daher denkbar, daß der Geschädigte mit seinem Ersatzanspruche durchfällt, trotzdem die Versicherungsgesellschaft gegenüber dem Haftpflichtigen ihre Verbindlichkeiten erfüllt hat, weil andere Gläubiger des Haftpflichtigen dem Beschädigten zuvorgekommen sind.

Ein Haftpflichtgesetz ist daher in wirklich wirksamer Weise nur in Verbindung mit einer Zwangsgenossenschaft sämtlicher Automobilbesitzer zum Zwecke der Haftpflichtversicherung durchführbar und auch dieser Umstand spricht dafür, daß die Erlassung eines Haftpflichtgesetzes nicht überstürzt werde, weil für eine derartige Zwangsgenossenschaft die unbedingt erforderlichen statistischen Daten erst gesammelt werden müßten. Sobald man diese Daten hat, wird es auch viel leichter sein, sich über die wirtschaftlichen Folgen eines Haftpflichtgesetzes Rechenschaft abzulegen. Man wird dann klar ermessen können, um welchen Betrag sich die Betriebskosten eines Automobils erhöhen würden, und es wird jedenfalls nicht mehr die Befürchtung nahe liegen, daß ein Haftpflichtgesetz infolge der Unmöglichkeit einer Haftpflichtversicherung den Automobilbetrieb und die Automobilindustrie in Österreich unmöglich machen würden.

In welcher Weise eine derartige Zwangsgenossenschaft zu konstruieren wäre, braucht wohl nicht heute schon erörtert zu werden.

Einstweilige Maßregeln.

Es fragt sich nun, was zu geschehen habe, um den Übelständen, welche der Verkehr mit Automobilen heute namentlich infolge von Ausschreitungen sogenannter „Wildlinge" manchmal mit sich bringt, zu begegnen, mit andern Worten, zu bewirken, daß die Zahl der Unfälle, welche nebenbei bemerkt, bei weitem kleiner sein dürften als im allgemeinen angenommen wird, sich vermindere, und daß jedermann, welcher durch das Verschulden eines Automobilisten einen Schaden erleidet, auch zum Ersatze dieses Schadens gelange.

Reichsverkehrsgesetz.

In ersterer Beziehung dürfte die Erlassung entsprechender polizeilicher Vorschriften, vor allem aber die Erlassung eines den Bedürfnissen des Verkehres angepaßten und namentlich auch die Verhältnisse des Schwerfuhrwerkes entsprechend regelnden einheitlichen Reichsverkehrsgesetzes das geeignetste Mittel sein und zugleich einem dringenden Bedürfnisse entsprechen.

Nummernzwang.

Als eine weitere Maßregel, welche einerseits die Einhaltung der zu erlassenden Polizeivorschriften sichern, andrerseits die Verfolgung von Schadenersatzansprüchen erleichtern würde, wäre der Nummernzwang für Automobile, der auch schon wiederholt, sogar von automobilistischen Kreisen gefordert wurde, zu empfehlen. Um schließlich zu verhindern, daß im Falle eines Verschuldens der Geschädigte sich mit seinen Ersatzansprüchen an den meist vermögenslosen Automobilführer als den unmittelbaren Täter halten müsse, wäre die Bestimmung zu treffen, daß der Eigentümer eines Automobils für das Verschulden aller Personen haftet, deren er sich beim Betriebe seines Automobils bedient hat.

Resumé.

Es wird daher beantragt, der Industrierat möge der hohen Regierung über den Gesetzentwurf, betreffend die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen folgendes Gutachten abgeben:

1. Der Industrierat erachtet die Erlassung eines Haftpflichtgesetzes für Automobile insolange, als ähnliche Gesetze in Deutschland und Frankreich nicht bestehen, als ein für die Entwicklung der namentlich für die Zukunft äußerst wichtigen Automobilindustrie sehr gefährliches Experiment. Jedenfalls müßten der gesetzlichen Regelung der Haftpflicht eingehende Erhebungen über die Häufigkeit, Schwere und Folgen der durch Automobile hervorgerufenen Unfälle sowie darüber vorausgehen, in welchen Fällen die Geschädigten auf Grund der Bestimmungen des bürgerlichen Gesetzbuches einen Schadenersatz nicht erlangen konnten, während dies auf Grund eines Haftpflichtgesetzes möglich gewesen wäre.

2. Vor der Erlassung eines Haftpflichtgesetzes müßte eine Zwangsgenossenschaft sämtlicher Automobilbesitzer zum Zwecke der Versicherung gegen die Folgen der Haftpflicht eingeführt werden.

3. Unter allen Umständen müßte das seinerzeit zu erlassende Haftpflichtgesetz gegenüber dem vorliegenden Entwurfe nachstehende Änderungen erfahren.

In § 1, Absatz 2, hätte der letzte Satz zu entfallen, so daß die Haftpflicht des Eigentümers für ein infolge eines rechtswidrigen

Digitized by Google

Vorganges der ausschließlichen Verfügung eines Dritten unterworfenes Automobil unter allen Umständen entfallen würde.

§ 2 wäre wie folgt zu ändern:

Wer nach § 1 für den Schaden haftet, wird von der Haftung nur dann und in dem Maße befreit, als er beweist, daß die schädigende Enteignung durch einen unabwendbaren Zufall oder durch Verschulden des Beschädigten oder eines Dritten oder durch das Verhalten von Tieren beim Zusammentreffen mit Automobilen verursacht wurde.

Die Berufung auf einen unabwendbaren Zufall ist ausgeschlossen, wenn die schädigende Ereignung auf die mangelhafte Beschaffenheit des Fahrzeuges oder auf Versagen oder Mängel seiner Funktionen zurückzuführen ist.

Die Berufung auf das Verschulden dritter Personen ist ausgeschlossen, wenn sich der Haftpflichtige dieser Personen beim Betriebe bedient hat oder wenn die letzteren mit Zustimmung eines der Haftpflichtigen oder eines seiner zur Verfügung über das Fahrzeug berechtigten Bediensteten das Fahrzeug gelenkt haben.

§ 3 wäre dahin abzuändern, daß die Bestimmungen der § 1 und 2 keine Anwendung finden, wenn nachgewiesen wird, daß das Fahrzeug zur Zeit des schädigenden Ereignisses eine im Verordnungswege für die verschiedenen Verhältnisse entsprechend zu bestimmende Maximalgeschwindigkeit nicht überschritten habe.

§ 4 des Gesetzes hätte zu entfallen.

Bis zur Errichtung der Zwangsgenossenschaft und der Einführung des Haftpflichtgesetzes wäre den Übelständen, welche sich infolge des Automobilbetriebes gegenwärtig geltend machen, dadurch abzuhelfen, daß ein allgemeines Reichsverkehrsgesetz geschaffen, der Automobilverkehr durch entsprechende polizeiliche Vorschriften geregelt, der Nummernzwang für Automobile eingeführt und eine Gesetzesnovelle geschaffen wird, wonach die Automobilbesitzer für das Verschulden aller jener Personen ersatzpflichtig sind, deren sie sich beim Betriebe ihrer Automobile bedienen.

Wien, 2. Jänner 1905.

Dr. Heinrich Frieß,
Referent.

3.

Da die II. Abteilung des Industrierates nicht in der Lage war, sich rechtzeitig mit dem Referentenberichte zu beschäftigen, wurde der Bericht in der X. Plenarsitzung vom 13. Februar 1905 unmittelbar an das Plenum des Industrierates erstattet.

Digitized by Google

4.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der X. Plenarsitzung des Industrierates vom 13. Februar 1905.

Vorsitzender Exzellenz Sektionschef **Stibral**: Wir kommen zu Punkt 11 der Tagesordnung: Bericht des Referenten über den Gesetzentwurf, betreffend die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen.

Berichterstatter ist Herr Dr. Frieß. Ich erteile ihm das Wort.

Referent Mitglied Dr. **Frieß**: Meine Herren! Ich wurde von der II. Abteilung beauftragt, das Referat über diesen Gesetzentwurf direkt an das Plenum zu erstatten, weil die II. Abteilung diese Frage infolge des Umstandes, daß sich bereits der Justizausschuß des Abgeordnetenhauses mit derselben befaßt, nicht rechtzeitig in Beratung ziehen konnte.

Meine Herren! Ich mußte mir bei meinem Referate zunächst die Frage stellen, ob der Industrierat als solcher überhaupt an einem Automobilhaftgesetze ein Interesse hat, mit anderen Worten, ob die Automobilindustrie und der Verkehr mit Automobilen von so großer Bedeutung für die Industrie sind, daß wir uns mit dieser Frage beschäftigen sollen. Ich kann diese Vorfrage nicht besser beantworten, als indem ich Ihnen den ersten Satz des Motivenberichtes, welcher dem Gesetzentwurfe, betreffend die Haftpflicht für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen, beigeschlossen ist, verlese. Dieser Satz lautet *(liest)*:

„Die Erfindung des Automobils und die Einführung der Motorfahrzeuge in den Verkehr bezeichnen einen Abschnitt im Verkehrswesen, denn es liegt eine technische Errungenschaft vor, die vermöge der Leistungsfähigkeit des neuen Transport- und Verkehrsmittels auch einen bedeutsamen wirtschaftlichen Fortschritt anbahnt."

Wenn Sie diesen Satz lesen, werden Sie vermuten, daß derselbe die Einleitung zu einem Gesetze bildet, welche dieses Verkehrsmittel, das „einen bedeutsamen wirtschaftlichen Fortschritt anbahnt", wesentlich fördern soll. Aus meinen Darlegungen wird sich aber ergeben, daß gerade das Gegenteil hievon der Fall ist.

Ich habe mich aber nicht damit begnügt, mich auf diese, ich möchte sagen, Regierungserklärung zu beschränken, sondern ich habe versucht, die Bedeutung der Automobilindustrie näher zu erforschen. Ich gestehe, daß ich in Österreich keine statistischen Daten gefunden habe, welche mir ein vollkommen klares Bild über diese Bedeutung hätten verschaffen können. In einem Berichte der niederösterreichischen Handelskammer, welcher meinem Berichte beigedruckt ist, ist die Angabe enthalten, daß Österreich an Motorrädern allein zirka 7000 Stück erzeugt, wovon zirka die Hälfte mit einem Handelswerte von drei Millionen Kronen exportiert werden.

Wenn diese Ziffern auch keine unbedeutenden sind, so zeigt sich durch einen Vergleich dieser Zahlen mit den Produktionsziffern der französischen Industrie dennoch, daß unsere Industrie noch in den Kinderschuhen steckt. Gestatten Sie, daß ich Ihnen diese Zahlen in Kürze bekanntgebe.

In Frankreich befanden sich im Jahre 1903 im ganzen 39.702 selbstbewegliche Fahrzeuge, und zwar ungefähr die Hälfte Automobile und die Hälfte Motocycles. Sie sehen daraus, daß in Frankreich heute das Automobil durchaus nicht mehr ein Sportmittel, sondern ein wesentliches und wichtiges Verkehrsmittel ist. Die Produktion an Automobilen repräsentierte im Jahre 1903 einen Wert von 136 Millionen Franken. Für das Jahr 1904 wird dieser Wert auf 176 Millionen Franken geschätzt. Der Export an Automobilen aus Frankreich repräsentierte im Jahre 1903 einen Wert von 51,739.000 Franken und mit den Motocycles zusammen einen Wert von über 52 Millionen Franken. Dieser Wert wird für das Jahr 1904 auf 74 Millionen Franken geschätzt.

Sie sehen, daß in Frankreich sich die Automobilindustrie bereits zu einem wesentlichen volkswirtschaftlichen Faktor entwickelt hat, und ich bin überzeugt, daß dies auch in Österreich — wenn auch selbstverständlich in langsamerem Tempo — der Fall sein wird, unter einer Voraussetzung: unter der Vorsetzung, daß diese Industrie und der Automobilverkehr nicht a priori durch überstürzte und ungeeignete gesetzgeberische Maßnahmen einfach erschlagen wird. Daß diese Steigerung ganz kolossal rasch vor sich gehen kann, geht daraus hervor, daß in vier Jahren, vom Jahre 1899 bis zum Jahre 1903 die Zahl der in Frankreich verkehrenden Automobile um 1089 Prozent zugenommen hat. Das ist ganz kolossal!

Wenn Österreich nur den zehnten, nur den zwanzigsten Teil dieser Zunahme des Verkehrs, dieser Zunahme der Automobilproduktion haben wird, die Frankreich gehabt hat, wird sich bei uns ein neues Gebiet für den Verkehr und für volkswirtschaftliches Schaffen bieten, an das wir vor wenigen Jahren gar nicht gedacht haben.

Nun mußte ich mich weiter fragen: Ist dieses Gesetz überhaupt nötig? Wenn dieses Gesetz nötig wäre, müßten alle Nützlichkeitsmomente schweigen;

Digitized by Google

das Notwendige geht ja dem Nützlichen vor. Der Motivenbericht behauptet, das Gesetz wäre aus zwei Gründen notwendig: erstens wegen der großen Gefährlichkeit der Automobile und zweitens wegen eines gewissen Beweisnotstandes, den bei Verletzungen oder Beschädigungen der Beschädigte habe, indem er schwer ein Verschulden des Automobilisten nachweisen könne.

Gestatten Sie, daß ich mich zunächst mit der Gefährlichkeit der Automobile befasse. In Österreich haben wir auch über die Zahl der Unfälle keine Statistik. Es existiert wohl eine Privatstatistik, welche das „Neue Wiener Tagblatt" über die Unfälle vom Oktober 1900 bis inklusive März 1902 geführt hat; das „Neue Wiener Tagblatt" hat in dieser Zeit 695 Unfälle durch Fuhrwerke verzeichnet, davon waren 9 durch Automobile, die übrigen durch Pferde bespanntes Fuhrwerk und durch die elektrische Tramway, durch die Straßenbahn verursacht. Nun befanden sich im Jahre 1902 in Wien neben 8285 pferdebespannten Fuhrwerken zirka 300 Automobile und ungefähr 400 Motocycles. Sie sehen daher, daß der Prozentsatz der Unfälle, welche auf Automobile entfallen, ein sehr geringer ist. Ich wiederhole: das ist eine private Statistik, für deren Richtigkeit ich nicht einstehen kann.

Ich habe aber vor mir die vom königlichen Polizeipräsidium der Stadt Berlin gesammelte Unfallstatistik Berlins aus dem Jahre 1903. Diese Statistik ergibt, daß im Jahre 1903 in Berlin 4145 Unfälle durch Fuhrwerke stattgefunden haben. Die Berliner sind uns auch in dieser Beziehung weit voraus. *(Heiterkeit.)* Hievon waren Unfälle durch Droschken 396, durch Automobile 32. Ich will Ihnen nicht die ganze Reihe vorlesen, nur das eine möchte ich bemerken, daß es ganz interessant ist, daß zum Beispiel in diesem Jahre 1903 durch Automobile 32 Unfälle, durch Kinder-, Hunde- und Schiebwagen jedoch 46 stattgefunden haben. *(Heiterkeit.)* Von der kolossalen Gefährlichkeit des Automobils gibt das kein Zeugnis. Nun wird vielleicht der eine oder andere sagen: Ja die Zahl der pferdebespannten Fuhrwerke, der Droschken ist ja viel größer als die der Automobile — wer weiß, wie es mit dem Prozentsatz steht? Das ist ganz richtig.

Nun, Berlin hatte im Jahre 1903 8029 Droschken und 1270 Automobile, somit entfällt ein Unfall auf 20·3 Droschken und 39·7 Automobile, oder in Prozenten ausgedrückt: auf die verkehrenden Automobile entfallen nicht ganz 2½ Prozent Unfälle und auf die Droschken 4·9 Prozent; der Prozentsatz der Unfälle durch Droschken ist also beinahe doppelt so groß, und man darf daraus den Schluß ziehen, daß die Gefährlichkeit der pferdebespannten Fuhrwerke doppelt so groß ist. Diejenigen von ihnen, welche im Automobilbetriebe ein bißchen bewandert sind, werden sich gar nicht darüber wundern; das Automobil ist viel lenkbarer als das Pferd, das Automobil hat keinen eigenen Willen, es scheut nicht, es schreckt nicht, es geht nicht durch; das Automobil hat auch eine viel größere Bremsfähigkeit als das Pferd, und es ließe sich durch Versuche, welche sehr wünschenswert wären, genau feststellen, um wie viel die Distanz kürzer ist, auf welche ein Automobil im Vergleich zum pferdebespannten Fuhrwerke bei derselben oder sagen wir selbst, bei der 1½fachen Geschwindigkeit zum Stillstand gebracht werden kann.

Gefährlich sind die Automobile nicht — gefährlich sind nur manchmal die Automobillenker *(Heiterkeit)*. Und nun, meine Herren, beim Pferdefuhrwerk haben Sie eine doppelte Gefahr: Das Pferd ist an sich, ich möchte sagen, ein Feind des Menschen, es ist wirklich ein gefährliches Tier, weil es unberechenbar ist; ein Pferd ist im stande, wegen eines Blattes Papier, das auf der Straße liegt, in einen Abgrund hinab zu springen und sich selbst und alle im Wagen Sitzenden zu erschlagen. Außer dem Pferde hat man aber beim Wagen auch den Kutscher, der auch nicht ohne Gefahr ist; die Kutscher sind nicht immer gefahrlos, wenn ich auch von den Automobillenkern zugeben will, daß auch sie manchmal gefährlich sind. Um uns aber gegen die Automobillenker zu schützen, dazu brauchen wir kein Automobilhaftpflichtgesetz, sondern da sind andere Maßnahmen nötig, welche ich mir erlauben werde, im weiteren auszuführen und vorzuschlagen.

Hinsichtlich des Gefahrenmomentes also würde das Haftpflichtgesetz nicht nötig sein.

Wie steht es nun um die Beweisnot, um die Tatsache, daß es für jemanden, der beschädigt wurde, sehr schwer sei, einen Ersatz des Schadens zu bekommen? Wenn man diesen Teil des Motivenberichtes liest, müßte man rein glauben, daß die ganze Bevölkerung Österreichs, daß alle Richter so begeisterte Anhänger des Automobils sind, daß sie, wenn ein Automobilunglück geschieht, erklären: Du bist unschuldig, nur derjenige, der überfahren wurde, ist der Schuldtragende!

Ich muß sagen, die Einbringung dieses Gesetzes und die Motive, welche die Regierung veranlaßt, ich möchte sagen, gedrängt haben, diesen Gesetzentwurf einzubringen, sprechen dagegen, daß etwa diese große Automobilbegeisterung in der Bevölkerung bestehe; im Gegenteil: unsere Bevölkerung ist eher konservativ, und sie ist auch im großen und ganzen heute noch zu arm, um sich bei den heute noch hohen Preisen der Automobile und bei den großen Kosten, die der Automobilbetrieb verursacht, selbst Automobile halten zu können. Und insolange der eine schneller fährt als der andere, wird derjenige, der langsamer fährt, immer der Feind des schneller Fahrenden sein. *(Heiterkeit und Rufe: Sehr gut!)*

Das ist eine Erfahrung, die sich nicht wegleugnen läßt. Aber angenommen selbst, daß eine

Digitized by Google

derartige Beweisnot existiert, glaube ich auch, daß es nicht richtig ist, diese Beweisnot des Beschädigten durch eine noch ärgere Beweisnot des Automobilbesitzers zu ersetzen. Denn, wenn Sie diesen Gesetzentwurf durchlesen und sich die Konsequenzen desselben vorstellen, werden Sie begreifen, daß es in den meisten Fällen absolut unmöglich ist, sich, wie es im § 2 dieses Gesetzes heißt, durch den Beweis, daß das schädigende Ereignis durch einen unabwendbaren Zufall, durch das Verschulden des Beschädigten oder das Verschulden eines Dritten verursacht wurde, von der Haftung zu befreien.

Ich will den Herren einen Fall erzählen, den ich gerade heute hier im Industrierate von einem Kollegen gehört habe. Ein Herr bekam vor kurzem eine Zuschrift von einem Advokaten, worin ihm folgendes mitgeteilt wurde: Sie sind vor 14 Tagen durch den Ort X gefahren. Beim Anblick Ihres Automobils erschrack eine Frau derart, daß sie einen Nervenchok erlitt. Ich fordere Sie auf, dieser Frau an Heilungskosten ꝛc. so und so viel zu bezahlen. *(Hört!)* Es ist ganz natürlich, meine Herren, daß nach der heutigen Geltung des bürgerlichen Gesetzbuches wegen solcher Vorfälle niemand zur Verantwortung gezogen werden kann. Denn heute haftet jeder nur für sein Verschulden; da ein Nervenchok aber weder das Verschulden des Beschädigten, noch das eines Dritten, noch auch ein unabwendbarer Zufall ist, so ist nach dem neuen Gesetze der Betreffende haftbar.

Die Gefahr des Haftpflichtgesetzes besteht nicht nur und nicht überwiegend darin, daß die Beweislast verschoben ist, sie besteht nicht darin, daß nicht verlangt wird, daß demjenigen, welcher das Ereignis angeblich verschuldet hat, sein Verschulden nachgewiesen wird: die Gefahr liegt darin, daß die Berufung auf einen unabwendbaren Zufall im Sinne des Mangels jedwedes Verschuldens ausgeschlossen ist und von der Haftpflicht nicht befreit.

Die Haftpflicht erscheint nach dem Gesetzentwurfe ganz unabhängig von dem Verschulden; man hat einfach die Grundsätze des Haftpflichtgesetzes für Eisenbahnen nachgebildet. Zwischen einer Eisenbahn und einem Automobil besteht aber ein kolossaler Unterschied. Eine Eisenbahn hat einen eigenen Bahnkörper, den niemand betreten darf; in dem Momente, wo ihn jemand unbefugt betritt, begeht er ein Verschulden und ist selbst haftbar. Die Bahn ist mit großen Privilegien ausgestattet; jede Verletzung ihrer Institutionen bedingt das Verbrechen der öffentlichen Gewalttätigkeit und wird mit schwerem Kerker bestraft. Die Bediensteten haben den Charakter von Amtspersonen. Vergleichen Sie damit den Automobilbetrieb, auch in wirtschaftlicher Beziehung. Wie können Sie ein Eisenbahnunternehmen, welches über großes Kapital verfügt und welches durch die Haftpflicht nur ein beschränktes Risiko auf sich nimmt, mit dem zukünftigen Automobilfiaker vergleichen, denn in 30 Jahren — ich gehe jede Wette ein — werden Sie in Wien keinen pferdebespannten Fiaker mehr sehen. Ich werde übrigens später noch darauf zurückkommen, wie dieser Übelstand behoben werden könnte.

Sie sehen also, das Haftpflichtgesetz würde zu einer großen Schädigung der Automobilindustrie und des Automobilverkehres führen. Ich gehe weiter und behaupte sogar, daß durch das Haftpflichtgesetz, wie es vorgeschlagen ist, noch mehr aber in der Form, wie es vom Grafen Terlago und Genossen im Abgeordnetenhause amendiert wurde, der Automobilverkehr in Österreich unmöglich werden würde. Wir würden in dieser Frage, wie leider in vielen Fragen, rückständig bleiben und ein solcher Rückstand läßt sich niemals mehr einholen. Es wäre berechtigt, wenn wir ein Haftpflichtgesetz einführen würden, unter der Voraussetzung, daß in anderen Staaten ein derartiges Haftpflichtgesetz bereits bestünde. Man sollte doch voraussetzen, daß in anderen Staaten, welche einen viel größeren Automobilverkehr haben, das Bedürfnis nach einem Haftpflichtgesetz viel größer ist. In keinem dieser Staaten ist jedoch ein derartiges Gesetz bisher erlassen worden; in dieser Beziehung also würden wir nicht nur nicht rückständig bleiben, sondern Österreich wäre der erste Staat der Welt, welcher ein Haftpflichtgesetz für den Betrieb von Automobilen erlassen würde.

Meine Herren! Trotzdem ich es in meinem Antrage motiviert habe, daß wir als der automobilistisch am wenigsten entwickelte Staat in der Frage der Haftpflichtgesetzgebung nicht vorangehen sollten, habe ich, mit Rücksicht darauf, daß eine starke Strömung nach einem derartigen Haftpflichtgesetz unter der Bevölkerung besteht, doch geglaubt, nicht auf einem rein negierenden Standpunkte bleiben zu sollen. Ich habe geglaubt, daß dies auch den Intentionen des Industrierates entsprechen dürfte, welcher ja in solchen Fragen nicht nur das wünschenswerte, sondern das tatsächlich erreichbare anstrebt. Ich habe mich deshalb mit den Bedingungen befaßt, unter welchen ein Haftpflichtgesetz erlassen werden könnte. Hiebei bin ich auf eine Äußerung des Motivenberichtes zum Regierungsentwurfe gekommen, aus dem ich, wie Sie sehen, sehr viel von meiner Weisheit geschöpft habe, in welcher sich auch diese gewisse Besorgnis, ob durch ein Haftpflichtgesetz die Automobilindustrie und der Automobilverkehr nicht zu Grunde gerichtet werde, widerspiegelt.

Gestatten Sie mir, daß ich Ihnen diese Bemerkung des Motivenberichtes vorlese *(liest)*:

„Allerdings bedarf die Frage sorgfältiger Erwägung, ob durch solche Haftpflichtbestimmungen nicht die im Aufblühen begriffene Automobilindustrie und die Entwicklung des Motorwagenverkehres erdrückt oder im Widerspruche mit dem allgemeinen Interesse beeinträchtigt wird.

Digitized by Google

Die nächste Folge des neuen Gesetzes dürfte wohl sein, daß einigermaßen vorsichtige Automobilinhaber sich gegen die ihnen drohenden Ersatzansprüche bei einer Gesellschaft versichern werden. Die pekuniäre Belastung des Automobilverkehres durch das neue Gesetz wird somit regelmäßig in der Höhe der jährlichen Versicherungsprämie ihren ziffermäßigen Ausdruck finden."

Diese Bemerkungen bringen mich auf die Frage der Versicherung. Wenn es möglich ist, sich gegen die Folgen der Haftpflicht zu raisonablen Versicherungssätzen zu versichern, dann gestehe ich offen, ist ein Haftpflichtgesetz denkbar und möglich. Aber dies ausschließlich der Initiative der privaten Versicherungsgesellschaften zu überlassen, halte ich nicht für angezeigt und keinesfalls würde uns ein derartiges Vorgehen sichern, daß das, was wir wünschen, auch tatsächlich eintritt: daß es nämlich möglich ist, sich zu versichern. Es ist viel näher liegend, daß man, bevor man einen derartigen Gesetzentwurf über die Haftpflicht erläßt, die Automobilbesitzer selbst zu einer Zwangsgenossenschaft vereinigt, welche die Versicherung aus ihrem eigenen Kreise zu tragen hätte. Das ist in der Literatur schon öfter angedeutet worden und auch der Motivenbericht reflektiert darauf, indem er sagt *(liest)*:

„In der Literatur ist auch die Frage aufgeworfen worden, ob es sich nicht empfehle, die sämtlichen Automobilbesitzer zu einer Zwangsgenossenschaft zu vereinigen, um dem Beschädigten ein Rechtssubjekt gegenüberzustellen, an das er sich in allen Fällen halten und bei dem er tatsächlich Ersatz finden kann. Obwohl für diese Regelung vieles spricht, so mußte doch davon abgesehen werden, eine Bestimmung, welche die Bildung solcher Zwangsgenossenschaften anordnet, in den Entwurf aufzunehmen, da zur Zeit genügende Erfahrungen über die Gefahrenhöhe bei den einzelnen Arten der Motorfahrzeuge und über andere belangreiche Beziehungen mangeln und auch nicht die Schwierigkeit gelöst ist, wie sich die Vereinigung zu einer Zwangsgenossenschaft gegenüber ausländischen Fahrzeugen verwirklichen ließe."

Ich glaube, wenn der Staat nicht in der Lage ist, diese statistischen Erhebungen zu treffen, wie sollen denn Privatversicherungsgesellschaften in der Lage sein, dies zu tun. Dies wäre auf andere Weise viel leichter möglich und ich bitte, meinen diesbezüglichen Antrag, welcher dahin geht, daß vor der Erlassung eines Haftpflichtgesetzes eine Zwangsgenossenschaft gebildet werden möge, nicht so aufzufassen, als ob damit eine Verschleppung der ganzen Angelegenheit beabsichtigt wäre; im Gegenteile, dieser Antrag ist ganz ernst gemeint und ist ganz ernst zu nehmen. Diese Erhebungen würden gar nicht lange dauern; ich glaube, daß man in wenigen Monaten, insbesondere in den Sommermonaten leicht in der Lage wäre, sich diese statistischen Daten zu verschaffen.

Wenn diese Zwangsgenossenschaft nach dem Umlageverfahren eingerichtet würde, besteht gar keine Gefahr. Wenn die Umlage im ersten oder zweiten Jahr zu hoch bemessen würde, ist dies kein Unglück, sie wird später einfach ermäßigt, es wird ein Reservefonds da sein, man kann den Versicherungsnehmern einen Teil der Prämien zurückzahlen. Daß dieser Vorschlag durchführbar ist, ist evident; die Zwangsgenossenschaft ist eine Bedingung, um den Automobilbetrieb zu erhalten und möglich zu machen, und ihre Errichtung ist schließlich auch im Interesse der Beschädigten gelegen.

Ein altes Sprichwort sagt: Die Nürnberger hängen keinen, wenn sie ihn nicht haben. Und wenn jemand von einem Automobil beschädigt wird und der Automobilist fährt davon und der Beschädigte weiß nicht, wer der Beschädiger ist, so weiß ich nicht, was ihm das Haftpflichtgesetz nützen soll. Aber selbst für den Fall, als er den Beschädiger kennt oder ihn nach vielen, vielleicht kostspieligen Umfragen eruiert, nützt ihm das Haftpflichtgesetz nichts, wenn der Beschädiger nicht solvent ist.

Ganz anders steht die Sache bei einer Zwangsgenossenschaft. Wenn jemand beschädigt wird, wendet er sich an die Zwangsgenossenschaft; es ist dann Sache der Genossenschaft, den Schuldtragenden herauszufinden und von ihm Regreß zu fordern.

Bezüglich der einzelnen Bestimmungen des Gesetzes stehe ich auf dem Standpunkte: Für jedes Verschulden, auch für das geringste Verschulden soll wie bisher der Automobilbesitzer haftbar sein, und zwar weitergehend als bisher, nicht bloß für das eigene Verschulden, sondern auch für das des Automobilführers.

Das ist nämlich der einzige Punkt, wo ich zugestehen muß, daß unter allen Umständen eine Änderung des gegenwärtigen gesetzlichen Zustandes erforderlich ist. Heute haftet man für das Verschulden des Automobilführers nur dann und insoweit, als bei der Wahl desselben ein Verschulden unterlaufen ist. Das ist unhaltbar. Wer ein Automobil hält, muß unbedingt seinem Automobilführer derartige Instruktionen geben, daß Unfälle vermieden werden; wenn trotzdem durch Verschulden des Automobillenkers etwas geschieht, muß er dafür haften. Diese Haftung kann und muß jeder Automobilist übernehmen.

Eine weitere Haftung kann den Automobilisten in Betreff der sogenannten inneren Mängel zugemutet werden. Wenn eine Bremse versagt, wenn ein Pneumatik platzt, wenn ein Wagen schlendert, dann soll der Automobilist dafür haften. Für Zufälle jedoch, welche nicht aus inneren Mängeln entstehen, ihn haftbar machen zu wollen, ist zu weitgehend.

Im Reichsrate ist jetzt zum Automobilhaftpflichtgesetze ein Zusatzantrag des Herrn Abgeordneten Grafen Terlago eingebracht worden, den ich schon erwähnt habe und in welchem es heißt, daß die

Digitized by Google

Berufung auf einen unabwendbaren Zufall ausgeschlossen ist, wenn der Unfall durch Scheuen von Pferden erfolgt ist.

Meine Herren! Ist das ein Unfall, der durch den Betrieb eines Automobils geschehen ist? In wenigen Jahren werden wir hoffentlich auf dem Standpunkte stehen, daß Pferde, welche vor einem Automobil scheuen, ebenso ins Schlachthaus und nicht vor den Wagen gehören, wie man heute sagen muß, daß Pferde, welche vor der Eisenbahn scheuen, nicht verwendbar sind. Bei Unfällen, welche durch das Scheuen von Pferden verursacht werden, kann man dem Automobilisten wohl nur dann eine Haftpflicht mit Recht zumuten, wenn ihn tatsächlich ein Verschulden trifft.

Im einzelnen möchte ich bemerken, und zwar zu § 1: Im § 1 ist die Bestimmung enthalten, daß, wenn das Automobil gestohlen wird und der Dieb etwas damit anstellt, der Automobilist dafür haftbar ist, wenn ihm bezüglich der Verwahrung des Automobils ein Verschulden zur Last fällt.

Meine Herren! Ich glaube, das ist doch zu weitgehend. Man kann schließlich ein Automobil nicht immer diebssicher versperren. Stellen Sie sich vor, daß man auf Reisen ist, übernachten muß und kein diebssicheres Lokal findet; stiehlt jemand nun das Automobil, so ist das gewiß unangenehm und peinlich; aber daß man, wenn der Mann nicht gut fahren kann, extra noch gestraft wird, das geht zu weit. Man kann sich ja den Dieb nicht aussuchen, man kann sich den Automobilführer aussuchen, aber den Dieb nicht. *(Beifall und Heiterkeit.)*

Im ersten Absatz des § 2 heißt es *(liest)*:

„Wer nach § 1 für den Schaden haftet, wird von der Haftung nur dann und in dem Maße befreit, als er beweist, daß die schädigende Ereignung durch einen unabwendbaren Zufall oder durch Verschulden eines Dritten oder durch das Verschulden des Beschädigten verursacht wurde."

Im strikten Gegensatze zum Antrage Terlago möchte ich da vorschlagen, daß nach den Worten „durch das Verschulden des Beschädigten" noch die Worte eingeschaltet werden „oder durch das Verhalten von Tieren beim Zusammentreffen mit Automobilen".

Meine Herren! Wie gesagt, wenn beim Zusammentreffen mit Tieren dem Automobilführer das geringste Verschulden, die Übertretung der Polizeivorschrift zur Last fällt, so ist es vollkommen gerechtfertigt, daß er haftet. Wenn er aber alle möglichen Vorsichtsmaßregeln getroffen hat — und diese können ja im Wege von Polizeivorschriften sehr weitgehend gestaltet werden — so sehe ich nicht ein, warum man, wenn wahrscheinlich oder sogar sicher die Ungeschicklichkeit des Kutschers schuld ist, den Automobilisten statt des eigentlich Schuldtragenden haftbar machen soll.

Man könnte ganz gut vorschreiben: Wenn ein Automobil Pferden begegnet und der Automobilführer bemerkt, daß die Pferde scheuen, so hat er stehen zu bleiben, den Motor abzustellen, abzusteigen und die Pferde vorbeiführen zu lassen. Das ist eine polizeiliche Vorschrift, über die sich reden läßt, da geschieht niemandem ein Unrecht.

Ferner heißt es im zweiten Absatze des § 2 *(liest)*:

„Die Berufung auf einen unabwendbaren Zufall ist ausgeschlossen, wenn die schädigende Ereignung auf die Beschaffenheit des Fahrzeuges, auf Versagen oder Mängel seiner Funktionen oder endlich auf die vorschrifts- oder sachwidrige Führung oder Behandlung des Fahrzeuges zurückzuführen ist."

Ich erlaube mir, Ihnen vorzuschlagen, daß zur Sicherheit und Klarheit vor das Wort „Beschaffenheit" das Wort „mangelhafte" eingeschaltet werde, so daß die Haftung nur dann eintritt beziehungsweise die Berufung auf einen unabwendbaren Zufall nur dann ausgeschlossen ist, wenn die schädigende Ereignung auf die mangelhafte Beschaffenheit des Fahrzeuges zurückzuführen ist, denn das Wort „Beschaffenheit" allein genügt kaum.

Wenn ein Paar Pferde scheut, so kann man immer sagen: Das ist auf die Beschaffenheit des Automobils zurückzuführen! Die rote Farbe ist eine Beschaffenheit. Denn wäre das Automobil nicht rot angestrichen gewesen, so hätten die Pferde nicht gescheut! *(Heiterkeit.)*

In diesem Absatze heißt es auch *(liest)*:

„ . . . . . oder endlich auf die vorschrifts- oder sachwidrige Führung oder Behandlung des Fahrzeuges zurückzuführen ist." Diesen Passus erlaube ich mir Ihnen zur Streichung vorzuschlagen, weil das ein effektives Verschulden ist und daher gar nicht hierher gehört.

Im dritten Absatze heißt es *(liest)*:

„Die Berufung auf das Verschulden dritter Personen ist ausgeschlossen, wenn sich der Haftpflichtige dieser Personen beim Betriebe bedient hat oder wenn sie mit Zustimmung eines der Haftpflichtigen oder eines seiner zur Verfügung über das Fahrzeug berechtigten Bediensteten das Fahrzeug benützt haben oder wenn sie sich desselben infolge ungenügender Verwahrung bemächtigt haben."

Meine Herren! Das scheint — ich kann es mir nicht anders erklären — auf einen Irrtum zurückzuführen zu sein. Statt „benützt haben" soll es wohl heißen „gelenkt haben". Denn wenn ein Automobilfiaker zwei Fahrgäste aufnimmt und der eine Fahrgast stellt während der Fahrt irgend etwas an, so kann man doch nicht den armen Fiaker dafür verantwortlich machen? Etwas anderes wäre es, wenn er ihm die Lenkung überläßt; dann ist er allerdings dafür verantwortlich, was jener angestellt hat.

Ebenso wäre zu streichen der Satz „Oder wenn sie sich dessen infolge ungenügender Verwahrung bemächtigt haben."

Paragraph 3 normiert zwei verschiedene Kategorien von Automobilen: Automobile, welche in unbelastetem Zustande auf guter ebener Straße nicht mehr als 20 Kilometer in der Stunde zurücklegen können, und Automobile, welche unter denselben Verhältnissen eine größere Geschwindigkeit entwickeln können. Die ersteren sollen von der Haftpflicht befreit sein, die letzteren nicht. Das scheint mir ganz falsch zu sein. Es kommt doch nicht darauf an, welche Geschwindigkeit ein Automobil auf ebener guter Straße im unbelasteten Zustande entwickeln kann, sondern es kommt darauf an, welche Geschwindigkeit es im gegebenen Falle bei der schädigenden Ereignung tatsächlich entwickelt hat. In dieser Hinsicht will ich auf folgendes aufmerksam machen: Ein Automobil, das 20 Kilometer in der Ebene machen kann, kann vielleicht einen steilen Abhang herunter in belastetem Zustande 40 Kilometer machen; anderseits wird ein Automobil, das 60 Kilometer in der Ebene macht, bergauf nur 10 Kilometer machen. Trotzdem würde, wenn das eine Automobil mit 40 Kilometer Geschwindigkeit einen Berg hinuntersauft, dieses von der Haftpflicht befreit sein, das andere aber, das vielleicht in einem 10-Kilometertempo einen Berg hinaufkriecht, haftpflichtig sein. Ich habe mir deshalb zu § 3 den Vorschlag erlaubt, daß der § 3 wie folgt, abzuändern wäre:

„Die Bestimmungen der § 1 und 2 finden keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, daß das Fahrzeug zur Zeit des schadigenden Ereignisses eine im Verordnungswege für die verschiedenen Verhältnisse entsprechend zu bestimmende Maximalgeschwindigkeit nicht überschritten habe."

Paragraph 4 sagt *(liest)*:

„Vereinbarungen, durch welche die Anwendung der Vorschriften der § 1 bis 3 zum Nachteile des Beschädigten im vorhinein ausgeschlossen oder eingeschränkt werden soll, sind nichtig."

Meine Herren! Diese Bestimmung ist dem Haftpflichtgesetze für Eisenbahnen nachgebildet. Während diese Bestimmung aber im Haftpflichtgesetze für Eisenbahnen ihre vollkommene Berechtigung hat, ist sie im vorliegenden Gesetze eigentlich gänzlich überflüssig und unter Umständen sogar für den gewerblichen Automobilbetrieb, den wir ja für die Zukunft im Auge haben müssen, direkt schädlich. Im Haftpflichtgesetze für Eisenbahnen ist diese Bestimmung deshalb enthalten, weil sonst die Eisenbahn auf Grund ihres Betriebsreglements, welches allerdings der Genehmigung unterliegt, auf ihre Fahrkarten drucken könnte: „Durch den Kauf dieser Fahrkarte begebe ich mich aller Rechte, welche mir aus dem Haftpflichtgesetze zustehen." Da jeder, der die Eisenbahn benützen will, gezwungen ist, eine Fahrkarte zu lösen, müßte er darauf eingehen.

Die Personen aber, die die Bahn nicht benützen, kommen für das Haftpflichtgesetz gar nicht oder doch nur in exzeptionellen Fällen in Betracht.

Anders steht die Sache beim Automobilbetriebe. Das Haftpflichtgesetz für Automobile hat hauptsächlich die Beziehungen derjenigen Personen zum Automobilbesitzer in Betracht zu ziehen, welche mit dem Automobilbetriebe in keiner wie immer gearteten Beziehung stehen — das sind die Passanten auf der Straße. Mit diesen kann man ja gar kein Übereinkommen treffen; ich kann ja nicht wissen, wenn wir schon vom Überfahren reden, wen ich morgen überfahren werde, und ich kann mit ihm im vorhinein einen Vertrag nicht schließen. *(Lebhafte Heiterkeit.)*

Wohl aber kann unter Umständen der Automobilbesitzer in der Lage sein, mit denjenigen, welche das Automobil benützen wollen, einen derartigen Vertrag zu schließen, wobei dieselben auf die Vorteile, welche ihnen das Haftpflichtgesetz gewährt, verzichten können. Wenn zum Beispiel jemand ein Automobil mieten will, um eine Reise zu machen und in gewisser Beziehung dann Herr des Fahrzeuges ist und bestimmt, wohin gefahren werden soll, so finde ich es ganz begreiflich, daß sich der Automobilvermieter sichern will und nicht auch das Risiko übernehmen will, wenn dem Manne etwas geschieht. Deshalb habe ich mir erlaubt zu beantragen, daß der § 4, welcher eigentlich überflüssig ist, zu entfallen habe.

Zu den § 5 und 6 liegen keine Bemerkungen vor.

Meine Herren! Hiemit wäre ich so ziemlich am Ende angelangt. Ich möchte Sie bitten, daß Sie sich durch die Anfeindungen, welchem das Automobil in Österreich vorderhand noch ausgesetzt ist — Anfeindungen, welche mit der Zeit gewiß schwinden werden — nicht beeinflussen lassen und dem von mir vertretenen Antrage beistimmen.

Den gleichen Anfeindungen waren im Anfange ja auch die Eisenbahnen ausgesetzt. Es ist ganz interessant, daß, als seinerzeit die preußische Regierung einen Experten nach England schickte, um dort die Eisenbahnen zu studieren, dieser seine Expertise dahin abgab, daß der menschliche Organismus nicht geeignet sei, solche Erschütterungen, wie sie bei der Bahn vorkommen, zu ertragen. *(Heiterkeit.)* Ich will Ihnen noch aus meiner engeren Heimat eine Geschichte erzählen. Zur Zeit als die Nordbahn gebaut wurde, sollte die Linie nach Olmütz über Kremsier geführt werden. Damals hat die Bürgerschaft von Kremsier, mit dem Erzbischof Sommerau an der Spitze, eine heftige Agitation dagegen entfaltet. Die Herren sind auch mit dem Erzbischof an der Spitze zum Kaiser Ferdinand gegangen und haben ihn gebeten: Wir bitten, nur keine Bahn!

Digitized by Google

Dieses rauchende, übelriechende, männermordende Ungeheuer *(Lebhafte Heiterkeit)* wollen wir nicht in unsere Stadt hineinlassen! *(Heiterkeit.)*

Meine Herren! Es ist der Stadt Kremsier gelungen *(Ruf: Auch Troppau!)*, den Bahnbau damals zu verhindern, aber es hat Jahrzehnte gedauert, bis es ihr gelungen ist, eine Lokalbahn zu bekommen. Das ist viel schwieriger, als eine Bahn nicht zu bekommen, und was es gekostet hat, daß es damals gelang, durchzusetzen, daß die Bahn nicht über Kremsier gegangen ist, das läßt sich gar nicht mehr hereinbringen. Ich fürchte, wenn der Haftpflichtentwurf in Österreich zum Gesetz wird, daß dann auch das, was hier versäumt wird, nie mehr eingebracht werden wird.

Gestatten Sie mir, daß ich zum Schlusse Ihnen eine Äußerung des preußischen Verkehrsministers von Budde, die er bei einem Bankette anläßlich der von Kaiser Wilhelm eröffneten Automobilausstellung getan hat, zur Kenntnis bringe. Er sagte: „Ebenso wie das Fahrrad wird auch das Automobil in dem Erwerbsleben eine außerordentliche Rolle spielen. Seien Sie überzeugt, daß die Staatsregierung dem Automobilismus wohlwollend gegenübersteht und daß sie die Steine aus dem Wege räumen wird, die Sie auf der Landstraße finden. Die Staatsregierung wird den Automobilismus fördern, und ich als Verkehrsminister werde dies an allererster Stelle tun."

Lassen Sie mich die Hoffnung ausdrücken, daß auch unsere Regierung diesem wichtigen Verkehrszweig ihr volles Interesse und volle Förderung zuwenden wird. Ich bitte Sie, durch Annahme meiner Anträge der Regierung in diesem, wie ich zugebe, sehr schwierigen Bestreben Rückhalt zu geben. *(Lebhafter Beifall.)*

Vorsitzender: Anknüpfend an die letzten Worte, mit welcher der Herr Referent geschlossen hat, darf ich mir erlauben, auf die Erklärung hinzuweisen, die Seine Exzellenz der Herr Handelsminister vor wenigen Tagen im Justizausschusse abzugeben in der Lage war, und die dahin ging, daß die Regierung der Automobilindustrie und der Entwicklung des Automobilismus in Österreich, die gewiß auch eine große wirtschaftliche Bedeutung haben, ihre vollste Aufmerksamkeit und Unterstützung zuwenden wird.

Herr Ministerialrat Brosche hat eine Mitteilung zu machen.

Ministerialrat Dr. **Brosche:** Die Motocyclistenvereinigung des österreichischen Automobilklubs hat eine Kundgebung beschlossen und die Bitte an den Industrierat gerichtet, dieses Memorandum eventuell zur Kenntnis zu nehmen und zu berücksichtigen. Die Herren werden nicht wünschen, daß ich das ganze Memorandum vorlese; ich werde mir erlauben, nur den Schlußpassus vorzulesen *(liest)*:

„Man stelle das Haftpflichtgesetz einstweilen zurück, um vorerst statistische Daten zu sammeln, auf Grund welcher dann erst in die Beratung eines solchen Gesetzes einzutreten wäre.

Wenn das Haftpflichtgesetz dennoch angenommen werden sollte, so wäre es nicht auf Motorzweiräder auszudehnen." *(Hört!)*

Vorsitzender: Die Debatte ist eröffnet. Wünscht jemand das Wort? *(Nach einer Pause:)* Es ist nicht der Fall. Wünscht der Herr Referent das Wort? *(Dr. Frieß: Ich verzichte!)* Dann werden wir zur Abstimmung schreiten, und ich werde die Anträge des Herrn Referenten — soll ich sie verlesen? — *(Rufe: Nein!)* en bloc zur Abstimmung bringen.

Ich bitte jene Herren, welche den Anträgen zustimmen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Sie sind angenommen.

Digitized by Google

5.

Beschluß des Industrierates über den Gesetzentwurf, betreffend die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen.

Auf Grund des von dem Referenten erstatteten Berichtes über den Gesetzentwurf, betreffend die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen, hat der Industrierat in der am 13. Februar 1905 abgehaltenen X. Plenarsitzung das nachfolgende

Gutachten

zu erstatten beschlossen:

„1. Der Industrierat erachtet die Erlassung eines Haftpflichtgesetzes für Automobile insolange, als ähnliche Gesetze in Deutschland und Frankreich nicht bestehen, als ein für die Entwicklung der namentlich für die Zukunft äußerst wichtigen Automobilindustrie sehr gefährliches Experiment. Jedenfalls müßten der gesetzlichen Regelung der Haftpflicht eingehende Erhebungen über die Häufigkeit, Schwere und Folgen der durch Automobile hervorgerufenen Unfälle sowie darüber vorausgehen, in welchen Fällen die Geschädigten auf Grund der Bestimmungen des bürgerlichen Gesetzbuches einen Schadenersatz nicht erlangen konnten, während dies auf Grund eines Haftpflichtgesetzes möglich gewesen wäre.

2. Vor der Erlassung eines Haftpflichtgesetzes müßte eine Zwangsgenossenschaft sämtlicher Automobilbesitzer zum Zwecke der Versicherung gegen die Folgen der Haftpflicht eingeführt werden.

3. Unter allen Umständen müßte das seinerzeit zu erlassende Haftpflichtgesetz gegenüber dem vorliegenden Entwurfe nachstehende Änderungen erfahren:

In § 1, Absatz 2, hätte der letzte Satz zu entfallen, so daß die Haftpflicht des Eigentümers für ein infolge eines rechtswidrigen Vorganges der ausschließlichen Verfügung eines Dritten unterworfenes Automobil unter allen Umständen entfallen würde.

§ 2 wäre wie folgt zu ändern:

Wer nach § 1 für den Schaden haftet, wird von der Haftung nur dann und in dem Maße befreit, als er beweist, daß die schädigende Ereignung durch einen unabwendbaren Zufall oder durch Verschulden des Beschädigten oder eines Dritten oder durch das Verhalten von Tieren beim Zusammentreffen mit Automobilen verursacht wurde.

Die Berufung auf einen unabwendbaren Zufall ist ausgeschlossen, wenn die schädigende Ereignung auf die mangelhafte Beschaffenheit des Fahrzeuges oder auf Versagen oder Mängel seiner Funktionen zurückzuführen ist.

Die Berufung auf das Verschulden dritter Personen ist ausgeschlossen, wenn sich der Haftpflichtige dieser Personen beim Betriebe bedient hat oder wenn die letzteren mit Zustimmung eines der Haftpflichtigen oder eines seiner zur Verfügung über das Fahrzeug berechtigten Bediensteten das Fahrzeug gelenkt haben.

§ 3 wäre dahin abzuändern, daß die Bestimmungen der § 1 und 2 keine Anwendung finden, wenn nachgewiesen wird, daß das Fahrzeug zur Zeit des schädigenden Ereignisses eine im Verordnungswege für die verschiedenen Verhältnisse entsprechend zu bestimmende Maximalgeschwindigkeit nicht überschritten habe.

§ 4 des Gesetzes hätte zu entfallen.

Bis zur Errichtung der Zwangsgenossenschaft und der Einführung des Haftpflichtgesetzes wäre den Übelständen, welche sich infolge des Automobilbetriebes gegenwärtig geltend machen, dadurch abzuhelfen, daß ein allgemeines Reichsverkehrsgesetz geschaffen, der Automobilverkehr durch entsprechende polizeiliche Vorschriften geregelt, der Nummernzwang für Automobile eingeführt, und eine Gesetzesnovelle geschaffen wird, wonach die Automobilbesitzer für das Verschulden aller jener Personen ersatzpflichtig sind, deren sie sich beim Betriebe ihrer Automobile bedienen."

Digitized by Google

Anhang.

Inhalt:

Gesetzentwurf, betreffend die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen, samt Motivenbericht.

Digitized by Google

Regierungsvorlage.

Gesetz

vom . . . . . ,

betreffend

die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen.

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Wenn durch den Betrieb eines Automobils oder eines andern derartigen durch elementare Kraft nicht auf Schienen bewegten Straßenfahrzeuges (Motorfahrzeug) jemand verletzt oder getötet oder Schaden an Sachen verursacht wird, so haften der Führer und der Eigentümer des Fahrzeuges und, wenn es mehreren gehört, jeder Miteigentümer für allen verursachten Schaden.

War zur Zeit des schädigenden Ereignisses das Fahrzeug einer andern Person zum Betrieb überlassen, so ist diese an Stelle des Eigentümers neben dem Führer haftpflichtig. War das Fahrzeug zur Zeit des schädigenden Ereignisses infolge rechtswidrigen Vorganges der ausschließlichen Verfügung eines Dritten unterworfen, so haftet dieser an Stelle des Eigentümers oder desjenigen, dem das Fahrzeug zum Betrieb überlassen wurde, für den Ersatz des verursachten Schadens. Die letzteren können jedoch neben den sonst haftpflichtigen Personen in Anspruch genommen werden, wenn ihnen hinsichtlich der Verwahrung des Fahrzeuges ein Verschulden zur Last fällt.

Mehrere Ersatzpflichtige haften zur ungeteilten Hand.

Wer einen gegen ihn erhobenen Schadenersatzanspruch unter Berufung auf die Bestimmungen des Absatzes 2 ablehnt, hat die Tatsachen, die den Übergang der Haftung auf eine andere Person begründen, zu beweisen.

Digitized by Google

§ 2.

Wer nach § 1 für den Schaden haftet, wird von der Haftung nur dann und in dem Maße befreit, als er beweist, daß die schädigende Ereignung durch einen unabwendbaren Zufall oder durch Verschulden eines Dritten oder durch das Verschulden des Beschädigten verursacht wurde.

Die Berufung auf einen unabwendbaren Zufall ist ausgeschlossen, wenn die schädigende Ereignung auf die Beschaffenheit des Fahrzeuges, auf Versagen oder Mängel seiner Funktionen oder endlich auf die vorschrifts- oder sachwidrige Führung oder Behandlung des Fahrzeuges zurückzuführen ist.

Die Berufung auf das Verschulden dritter Personen ist ausgeschlossen, wenn sich der Haftpflichtige dieser Personen beim Betriebe bedient hat oder wenn sie mit Zustimmung eines der Haftpflichtigen oder eines seiner zur Verfügung über das Fahrzeug berechtigten Bediensteten das Fahrzeug benützt haben oder wenn sie sich dessen infolge ungenügender Verwahrung bemächtigt haben.

§ 3.

Auf Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Einrichtung bei der zum Betriebe und zur Führung unentbehrlichen Belastung auf guter, ebener Straße nicht mehr als 20 Kilometer in der Stunde zurücklegen können, finden die § 1 und 2 keine Anwendung.

Jedoch haftet der Eigentümer oder derjenige, dem von diesem das Fahrzeug zum Betrieb überlassen war, für das Verschulden der Personen, deren er sich beim Betriebe bedient.

Das Vorhandensein der im ersten Absatze bezeichneten Voraussetzungen hat zu beweisen, wer wegen Ersatz des Schadens in Anspruch genommen wird.

§ 4.

Vereinbarungen, durch welche die Anwendung der Vorschriften der § 1 bis 3 zum Nachteil des Beschädigten im vorhinein ausgeschlossen oder eingeschränkt werden soll, sind nichtig.

§ 5.

Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden keine Anwendung, wenn der Schaden vor Beginn der Wirksamkeit des Gesetzes verursacht wurde.

Dieses Gesetz tritt mit Beginn des auf seine Kundmachung folgenden dritten Kalendermonats in Wirksamkeit.

§ 6.

Mit dem Vollzug dieses Gesetzes ist Mein Justizminister beauftragt.

Motive

zum

Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen.

Die Erfindung des Automobils und die neuerliche Einführung der Motorfahrzeuge in den Verkehr bezeichnen einen Abschnitt im Verkehrswesen, denn es liegt eine technische Errungenschaft vor, die vermöge der Leistungsfähigkeit des neuen Transport- und Verkehrsmittels auch einen bedeutsamen wirtschaftlichen Fortschritt anbahnt. Die neuen Fahrzeuge eignen sich zu rascher Fahrt, sie können mit sehr großer Triebkraft ausgestattet werden und sind zur Beförderung schwerer Lasten geeignet. Ihre Benützung ermöglicht große Ersparungen an Zeit, an Erhaltungs- und Betriebskosten. Automobile und Motocycles dienen aber auch wegen der Annehmlichkeiten der raschen und bequemen Fahrt und der hohen Anforderungen an die Geschicklichkeit, Besonnenheit und Kühnheit des Fahrers sowie wegen des mit der erhöhten Gefahr verbundenen eigentümlichen Reizes als ein beliebtes Mittel sportlicher Betätigung.

Mit dem Auftreten des Automobils im Straßenverkehre ist jedoch auch ein neues und intensives Gefahrenmoment in diesem Verkehr eingetreten. Das bedeutende Gewicht der vierrädrigen, ja selbst der zweirädrigen Motorfahrzeuge, die Stärke des Motors und die Schnelligkeit der Bewegung führen bei Unfällen regelmäßig zu schweren Verletzungen und erheblichen Materialschäden. Unabhängig vom Schienenstrange bewegen sich die Automobile auf ihnen nicht ausschließlich vorbehaltenen Verkehrswegen. Sie können infolge des geringsten Fehlers in der Führung, durch ein an sich ganz unbedeutendes und von vornherein nicht zu verhinderndes Ereignis (Bruch oder Versagen eines Maschinenteiles, insbesondere der Bremse, Platzen der Luftreifen, Schleudern des Wagens u. v. a.) plötzlich einen Weg einschlagen, auf dem sie, ohne daß man sich dagegen schützen könnte, schweren Schaden anrichten.

Die bedeutendste Gefahr birgt aber vor allem die Möglichkeit ungewöhnlich großer Schnelligkeit, die nicht selten die Geschwindigkeit selbst rasch fahrender Personenzüge erreicht und übertrifft.

Diesen Gefahren gegenüber ist eine und zwar möglichst einheitliche polizeiliche Regelung des Fahrens mit dem Automobile und ähnlichen Fahrzeugen unerläßlich. Bisher wurden durch Verordnungen einzelner Landesbehörden provisorische Verfügungen getroffen; weitere solche Anordnungen sind zu gewärtigen. Sachgemäße polizeiliche Vorschriften werden zweifellos die Gefahren des Automobilbetriebes vermindern und die Zahl der Unfälle herabdrücken. Letztere werden sich aber, abgesehen von der Übertretung der erwähnten Vorschriften, nie ganz verhindern lassen, weil die Eigenart des Fahrzeuges und seiner Bewegung im Zusammenwirken mit zufälligen Vorkommnissen, die nicht vorausgesehen und nicht abgewendet werden können, intensive Kräfte auslösen und in eine schadenbringende Richtung leiten können.

Allgemein als richtig anerkannten Grundsätzen entsprechend, hat beim Betrieb gefährlicher Unternehmungen derjenige die Gefahr zu tragen, in dessen Interesse der Betrieb geführt wird. Tatsächlich sind aber heute die eigentümlichen Gefahren des Automobilbetriebes auf fremde Schultern überwälzt. Der Ersatzanspruch des Beschädigten ist heute infolge eines aus den Verhältnissen entspringenden Beweisnotstandes sehr häufig nicht durchzusetzen. Der Beschädigte muß nach geltendem Rechte beweisen, daß den Führer des Automobils ein Verschulden trifft. Dieser Beweis gelingt ihm aber, ganz abgesehen von den Fällen, wo der Verletzte getötet wurde, häufig nicht, weil sich der Vorfall meist in wenigen Sekunden ereignet, der Verletzte und

Digitized by Google

die andern Beteiligten selbst vom Unfalle überrascht werden, die Zeugen ihr Augenmerk zunächst dem Verletzten zuwenden und sich nicht selten den mit der Erfüllung der Zeugenpflicht verbundenen Belästigungen zu entziehen trachten. Besser gestellt sind in dieser Hinsicht die etwa beschädigten Fahrgäste. Am schlechtesten steht es aber mit der Verwirklichung des Ersatzanspruches des Verletzten, wenn das Kraftfahrzeug nicht von dem verantwortlichen Unternehmer selbst geführt wird, weil, um ihn zum Ersatz heranziehen zu können, der Nachweis erbracht werden müßte, daß er den Führer zu schuldhaftem Verhalten bestimmt hat oder daß ihm wenigstens bei der Auswahl und Bestellung des Führers ein Verschulden zur Last fällt. Übrigens hat derjenige, der dem Automobilbetriebe ferne steht, keinen Einblick in das Zusammenwirken der verschiedenen Ursachen und vermag einer durch die volle Vertrautheit mit der Konstruktion der Maschine, ihren Funktionen und Eigentümlichkeiten ermöglichten tendenziösen Tatsachengruppierung durch den zur Verantwortung Gezogenen nicht wirksam zu begegnen.

Diese Beweisnot gleicht jener bei Schäden, die durch Ereignungen auf Eisenbahnen verursacht wurden. Abhilfe kann nur durch die Änderung der Grundsätze über die Schadenshaftung geschaffen werden.

In dieser Richtung wurde auch die Ausgestaltung des geltenden Rechtes durch den 26. deutschen Juristentag 1902 angeregt, indem er die Ausdehnung der Eisenbahnhaftpflicht auf die Betriebsunternehmer von Kraftfahrzeugen befürwortete. Auch der Schweizerische Bundesrat hat mit Bericht vom 15. Dezember 1902 (Schweizerisches Bundesblatt Nr. 51/1902) eine Ergänzung des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes dahin beantragt, daß demjenigen, welcher ein Automobil hält, die Haftung für Schaden an Personen und Sachen auferlegt wird. Von dieser Haftung soll ihn nur der Beweis befreien, daß der Schaden durch höhere Gewalt, durch Verschulden Dritter oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde.

Das Verlangen nach ähnlichen Bestimmungen fand auch in Österreich schon wiederholt, zum Teil lauten Ausdruck. So sprach anläßlich der parlamentarischen Beratung des Gesetzes vom 12. Juli 1902, R. G. Bl. Nr. 147, über die Ausdehnung der Haftpflicht der Dampfeisenbahnen auf alle mit elementarer Kraft betriebenen Bahnen der Berichterstatter im Herrenhause den Wunsch aus, daß auch die Haftung der Automobile für angerichtete Schäden nach ähnlichen Grundsätzen geregelt werde. Seither wurden, um nur einzelnes hervorzuheben, ähnliche Anregungen im Abgeordnetenhause (Antrag des Abgeordneten Holter und Genossen) und jüngst in mehreren Landtagen vorgebracht.

Die grundsätzliche Haftung desjenigen, in dessen Interesse das Automobil in Verkehr gesetzt wird, entspricht durchaus der Gerechtigkeit und der Billigkeit. In seinem Interesse wurde das gefahrbringende Fahrzeug in Betrieb gesetzt, er soll daher auch selbst die Gefahr für Schäden tragen, die daraus entstehen. Der Ersatzanspruch soll an die bloße Tatsache der Schädigung geknüpft sein und nicht durch Beweisschwierigkeiten illusorisch gemacht werden. Dem Ersatzpflichtigen obliegt es darzutun, daß der Schaden durch ein Ereignis, für das er nicht zu haften hat, durch Verschulden eines Dritten, für den er nicht einstehen muß, oder durch eigenes Verschulden des Beschädigten entstanden ist. Wenn regelmäßig der Eigentümer zur Haftung herangezogen wird, so wird auch die Hereinbringung des zuerkannten Ersatzanspruches in der Regel ganz oder teilweise möglich sein.

Allerdings bedarf die Frage sorgfältiger Erwägung, ob durch solche Haftpflichtbestimmungen nicht die im Aufblühen begriffene Automobilindustrie und die Entwicklung des Motorwagenverkehres erdrückt oder im Widerspruche mit dem allgemeinen Interesse beeinträchtigt wird.

Die nächste Folge des neuen Gesetzes dürfte wohl sein, daß einigermaßen vorsichtige Automobilinhaber sich gegen die ihnen drohenden Ersatzansprüche bei einer Gesellschaft versichern werden. Die pekuniäre Belastung des Automobilverkehres durch das neue Gesetz wird somit regelmäßig in der Höhe der jährlichen Versicherungsprämie ihren ziffermäßigen Ausdruck finden.

Automobile werden zur Zeit teils aus Liebhaberei, teils für geschäftliche Zwecke verwendet. Man darf aber annehmen, daß die Zukunft des Fahrzeuges und der betreffenden Industrie in der letzteren Verwendung liegt. Die Verwendung der neuen Fahrzeuge zu Sportzwecken erfordert heute eine so namhafte Summe für Anschaffung und Betrieb, daß eine Vermehrung des mit dem Halten eines Automobils verbundenen Aufwandes durch die Haftpflichtversicherung gewiß nicht den Bestand und wahrscheinlich auch nicht die Weiterentwicklung und Ausbreitung des Sports wesentlich beeinträchtigen wird.

Die Verwendung von Kraftfahrzeugen für wirtschaftliche Zwecke, insbesondere für die gewerbliche Personen- und Güterbeförderung, bietet, wie die allmähliche Einbürgerung dieses Verkehrsmittels beweist, namhafte Vorteile gegenüber der animalischen Traktion. Voraussichtlich werden derlei Wagen in Hinkunft noch erheblich billiger hergestellt werden als heute, so daß die Ersparung an Anlage- und Betriebskosten, die mannigfaltigen Vorteile hinsichtlich der besseren Ausnützung von Arbeitskräften und Zeit infolge der größeren Geschwindigkeit eine rasche Vermehrung der für geschäftliche Zwecke verwendeten Kraftwagen zur Folge haben

Digitized by Google

werden. Die Mehrbelastung infolge der strengeren Haftpflicht wird diese Entwicklung nicht dauernd beeinträchtigen. Professor Hilse hat in dem Gutachten für den 26. deutschen Juristentag den Mehraufwand infolge der Ausdehnung der Haftpflicht auf fremdes Verschulden auf das Vierfache der bisherigen Leistungen, und zwar mit ungefähr zwei Prozent der Betriebskosten veranschlagt. Diesem Mehraufwand stehe aber die um ein Vielfaches größere Ersparung an Betriebskosten, verglichen mit dem Aufwand bei Verwendung von Pferdekraft, als Aktivum gegenüber, so daß den Anforderungen der Gerechtigkeit entsprochen werden kann, ohne daß der in der Verwendung von Kraftfahrzeugen gelegene wirtschaftliche Fortschritt aufgehalten oder auch nur erheblich beeinträchtigt würde. Um jedoch allen Bedenken in dieser Hinsicht zu begegnen, schlägt der Entwurf vor, die strengen Haftpflichtbestimmungen auf jene Kraftfahrzeuge nicht auszudehnen, die nach ihrer ganzen Einrichtung nur für eine verhältnismäßig langsame Bewegung eingerichtet sind. Der Entwurf bezeichnet hiefür eine Maximalgeschwindigkeit von 20 Kilometer auf guter ebener Straße im unbelasteten Zustande als das unterscheidende Merkmal. Bei der normalen Belastung wird ein solches Fahrzeug keinesfalls eine größere Geschwindigkeit erreichen als jene eines frisch trabenden Pferdes. Damit ist die bedeutendste Gefahrenquelle, die große Schnelligkeit des Fahrzeuges, von vornherein ausgeschaltet und es ist daher wohl begründet, von der Anwendung der strengen Haftpflichtbestimmung auf Fahrzeuge solcher Art abzusehen.

Der Entwurf bezeichnet außer dem Führer, dessen Haftung keiner weiteren Erörterung bedarf, weil es schon nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zunächst ihm obliegt, für jede Gefährdung, die aus dem Betriebe des Fahrzeuges entstehen könnte, einzustehen, den Eigentümer als Haftpflichtigen, von der Erwägung ausgehend, daß in der Regel das Fahrzeug in seinem Interesse in Betrieb gesetzt wird. In letzter Linie ist auf ihn die gefahrbringende Handlung, das Inverkehrsetzen des Automobils zurückzuführen. Mehrere Eigentümer sollen zur ungeteilten Hand haften, weil sich sonst der auf Geld gerichtete Ersatzanspruch in viele Teile zersplittert und die Geltendmachung sehr erschwert wäre. Der etwa über den verhältnismäßigen Anteil in Anspruch genommene Teilnehmer wird sich leicht bei den übrigen Haftpflichtigen, die ihm bekannt sind, Regreß verschaffen können.

Den Eigentümer haftbar zu machen wäre aber dann nicht gerechtfertigt, wenn der Betrieb im fraglichen Zeitpunkte nicht durch seine Verfügungen bestimmt wird, wenn er zwar juristisch Herr des Fahrzeugs, aber nicht, sofern der Ausdruck erlaubt ist, Herr der Fahrt ist, wenn mit einem Worte die tatsächliche Verfügung über den Betrieb einem andern als dem Eigentümer zusteht. Solche Aussonderungen zu verbieten, scheint kein Anlaß zu sein: Zu den Gegenständen von so außerordentlich hoher Gefährlichkeit, daß sogar in diesen Richtungen Bindungen notwendig wären, wird man das Automobil nicht rechnen dürfen. Mit dem Betriebe wird bei solchen Transaktionen naturgemäß auch die dem Betriebe anhaftende Verantwortlichkeit auf den Dritten übergehen. Die Fälle, wo der Betrieb sich außerhalb der Haftung des Eigentümers abspielt, gehen entweder auf freiwillige Überlassung des Betriebes oder auf eigenmächtige Usurpation des Betriebes zurück. Zur ersteren Kategorie gehört vor allem der Fall, daß sich der Verkäufer bis zur Bezahlung des Kaufpreises das Eigentum am Kraftwagen vorbehalten, diesen aber dem Käufer zur freien Benützung überlassen hat. Der Eigentümer führt in solchem Falle nicht den Betrieb und nimmt keinen Einfluß darauf. Hieher gehört ferner die bloß prekaristische Überlassung des Betriebes auf Widerruf unter der Voraussetzung, daß das Automobil wirklich Jemandem zu selbständigem Betriebe übergeben wurde. Dasselbe gilt, wenn der Eigentümer des Automobils dieses einem anderen zur ausschließlichen Benützung etwa für die Saison oder einen anderen längeren Zeitraum vermietet, und zwar dergestalt, daß der Mieter zu bestimmen hat, wann, wohin und wie gefahren werden soll. Hier ist der Mieter als Betriebsunternehmer anzusehen; er hat daher hinsichtlich der Haftpflicht an die Stelle des Eigentümers zu treten. Dagegen fallen die gelegentliche Benützung des Automobils durch einen Fahrgast und die Verhältnisse des Automobil-Lohnfuhrwerkes nicht unter diese Ausnahmsbestimmungen. Das rechtliche Verhältnis zwischen dem Eigentümer und dem tatsächlichen Benützer des Wagens ist nach außen hin in der Regel nicht erkennbar. Demnach soll der Beschädigte zunächst immer den Eigentümer in Anspruch nehmen können, dessen Namen, insbesondere wenn der Nummernzwang eingeführt wird, nicht schwer zu ermitteln sein wird. Dem Eigentümer muß es dann vorbehalten bleiben, im Wege der Einrede ein Verhältnis darzutun, demzufolge er von der grundsätzlichen Haftung freibleibt. Was die zweite Gruppe von Fällen anlangt, so ist wohl selbstverständlich, daß der Eigentümer oder Betriebsunternehmer dann nicht zum Ersatz des Schadens herangezogen werden kann, wenn sich ohne ein Verschulden seinerseits hinsichtlich der Verwahrung ein Dritter rechtswidrig, sei es durch Diebstahl, Gewalt oder Betrug u. dgl. die ausschließliche Verfügung über das Fahrzeug verschafft hat. Die bloße Berufung auf ein Verschulden des Dritten würde in diesem Falle nicht genügen, um den primär haftenden Eigentümer oder Betriebsunternehmer von der Haftung zu befreien, wenn der Schaden nicht auf ein nachweisbares Verschulden des Dritten zurückzuführen ist. Es müßte demnach ausdrücklich die Einrede der rechtswidrig erlangten ausschließlichen Verfügung des Dritten zur Zeit des schädigenden Ereignisses vorbehalten werden.

Digitized by Google

Falls jedoch ein verschuldeter Mangel in der Verwahrung des Fahrzeuges dem Dritten es ermöglichte, sich des Kraftwagens zu bemächtigen, kann der Eigentümer oder Betriebsunternehmer eben wegen dieses für die folgenden Ereignisse kausalen Verschuldens seine Verantwortlichkeit nicht ablehnen. Der Führer des Wagens haftet selbstverständlich auch in diesem Falle. Die solidarische Haftung mehrerer Haftpflichtiger soll die Verfolgung der Ersatzansprüche erleichtern und findet ihre Rechtfertigung auch in der Erwägung, daß dem Beschädigten die zwischen den Haftpflichtigen bestehenden Rechtsverhältnisse nicht bekannt sind. Es wäre auch zweckwidrig, wenn bei voller Solvenz eines Haftpflichtigen der Ersatzanspruch praktisch nur teilweise verwirklicht werden könnte, weil mehrere Ersatzpflichtige vorhanden sind.

Die Berufung auf einen unabwendbaren Zufall im Sinne des Mangels jedweden Verschuldens kann nicht von der Haftpflicht befreien, denn diese beruht nicht auf einer Vermutung des Verschuldens.

Der Betriebsunternehmer hat für schadenbringende Ereignungen einzustehen, auch wenn sie nicht vorhergesehen und nicht verhindert werden konnten, wenn sie aber zu den gewöhnlichen Vorkommnissen des Automobilbetriebes gehören. Beispielsweise soll die Haftung den Unternehmer treffen für Schäden infolge Platzens der Luftreifen oder des Reißens derselben infolge Einwirkung von scharfen Steinen oder Nägeln, ferner für Ereignungen infolge eines Bruches der Maschine oder infolge unvermittelt auftretender Störungen oder des völligen Versagens der Funktionen des Fahrzeuges, ferner für Schäden infolge Gleitens oder Schleuderns des Wagens bei glatter oder abschüssiger Bahn oder Durchführung einer scharfen Wendung u. dgl. Es sind dies durchwegs Vorkommnisse, die sich im vorhinein in der Regel auch bei großer Sorgfalt nicht verhindern lassen, die aber nicht auf Kosten des vom Schaden Betroffenen, sondern desjenigen gehen müssen, in dessen Interesse der mit solchen Gefahren verbundene Betrieb unternommen wird.

Der Entwurf vermied es hiebei, zur Abgrenzung der Fälle den Ausdruck „höhere Gewalt" zu gebrauchen, da, wie vielfach anerkannt wird, dieser Ausdruck wegen seiner Unklarheit sich zur Verwendung für legislative Zwecke nicht gut eignet. Die Wendung „höhere Gewalt" in dem Sinne verstanden, der der konkreten, legislativ politischen Aufgabe entspricht, nämlich in der Bedeutung einer objektiven Abgrenzung der Zufallsfälle, für welche noch gehaftet wird, und jener Schäden, zu deren Ersatz auch bei einer gesteigerten Haftung für eigentliche Betriebsunfälle der Unternehmer nicht mehr herangezogen werden kann, ist nur insoferne sicher zu bestimmen, als es sich um Fälle handelt, die praktisch eigentlich keine Bedeutung haben (Blitz, Erdbeben, feindlicher Angriff u. a.). Sowie man aber das Gebiet des täglichen Lebens betritt, gibt der Ausdruck „höhere Gewalt" dem Richter keine sichere Weisung. Der Entwurf beschränkt sich daher darauf, ausdrücklich jene zufälligen Ereignisse zu bezeichnen, für die unter allen Umständen noch gehaftet wird: es sind dies die eigentlichen Betriebsunfälle, das heißt, schädliche Ereignungen, die aus dem Betriebe selbst entstehen und nicht ausschließlich auf von außen an ihn herantretende Schadensursachen zurückzuführen sind. Es wurde aber davon abgesehen, im Gesetzestexte selbst diese Ursachen durch eine allgemeine Wendung zu umschreiben, weil die Befürchtung bestand, daß sich vorläufig eine präzise Abgrenzung im allgemeinen nicht bestimmen läßt. Es schien zweckmäßiger, den Bereich der jedenfalls in die Haftung einzubeziehenden Betriebsunfälle nicht bis an die äußerste deduktiv ermittelbare Grenze auszudehnen, sondern die wichtigsten Unfallsquellen speziell hervorzuheben.

Das Einstehen des Eigentümers oder Betriebsübernehmers für die beim Betriebe verwendeten Leute bedarf keiner weiteren Begründung; es ergibt sich aus dem allgemeinen Grundsatze des Handelns auf eigene Gefahr, auf dem die Haftpflicht beruhen soll.

Die Haftung für das Verschulden eines Dritten, der mit Zustimmung eines Haftpflichtigen oder eines seiner zur Verfügung über das Motorfahrzeug berechtigten Bediensteten dieses benützt hat, ist durch die Erwägung begründet, daß es Sache des haftpflichtigen Eigentümers oder Unternehmers ist, ein schuldhaftes Verhalten des Dritten, dem er die Benützung des Fahrzeuges gestattet, zu verhindern oder, wenn er sich dazu außer Stande sieht und die Haftung nicht übernehmen will, dem Dritten die Benützung des Fahrzeuges zu verweigern. Wenn sich dritte Personen infolge mangelhafter Verwahrung des Automobils desselben bemächtigen konnten, dann besteht stets ein Verschulden des Automobilbesitzers oder des Führers, für das der Eigentümer oder der sonstige Ersatzpflichtige einzustehen hat.

Wie schon oben begründet wurde, wäre es nicht gerechtfertigt, die strengen Haftpflichtbestimmungen auch auf Motorlastwagen und andere nicht schnellfahrende Kraftwagen anzuwenden. Dagegen ist es auch bei solchen Fahrzeugen notwendig, den Eigentümer und Betriebsunternehmer zu besonders sorgfältiger Wahl und Beaufsichtigung seiner Betriebsorgane dadurch zu verhalten, daß ihm die Haftung für jedes Verschulden der Organe auferlegt wird, deren er sich beim Betriebe des Automobils bedient. Eine solche Haftung ist zum Schutze des Publikums, das dem internen Verhältnis zwischen Unternehmer und Bediensteten fremd gegenübersteht und in die Einzelheiten des Betriebes keinen Einblick hat, unerläßlich. Sie entspricht übrigens, insoweit der Betrieb durch eine juristische Person geführt wird, auch schon der heutigen Praxis.

Digitized by Google

Der Ersatz des Schadens, der durch Fahrzeuge dieser Art verursacht wurde, soll nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Rechtes beurteilt werden. Darnach tritt eine Haftung nur ein für verschuldete Schäden, nicht für Zufall.

Die strengeren Haftpflichtbestimmungen sollen nicht nur dem Beschädigten zum Ersatze des Schadens verhelfen, sondern sie sollen auch zu größerer Vorsicht und dadurch zu einer Verminderung der Gefahren führen. Sie entsprechen somit einem öffentlichen Interesse. Deren Anwendung kann daher durch Vereinbarung der Beteiligten im voraus weder beseitigt noch beschränkt werden.

In der Literatur ist auch die Frage aufgeworfen worden, ob es sich nicht empfehle, die sämtlichen Automobilbesitzer zu einer Zwangsgenossenschaft zu vereinigen, um dem Beschädigten ein Rechtssubjekt gegenüberzustellen, an das er sich in allen Fällen halten und bei dem er tatsächlich Ersatz finden kann. Obwohl für diese Regelung vieles spricht, so mußte doch davon abgesehen werden, eine Bestimmung, welche die Bildung solcher Zwangsgenossenschaften anordnet, in den Entwurf aufzunehmen, da zur Zeit genügende Erfahrungen über die Gefahrenhöhe bei den einzelnen Arten der Motorfahrzeuge und über andere belangreiche Beziehungen mangeln und auch nicht die Schwierigkeit gelöst ist, wie sich die Vereinigung zu einer Zwangsgenossenschaft gegenüber ausländischen Fahrzeugen verwirklichen ließe.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Digitized by Google

Verhandlungen und Beschlüsse

des

Industrierates.

3. Heft.

Erweiterung des Triester Hafens.

Herausgegeben vom Bureau des Industrierates im k. k. Handelsministerium.

Wien 1905.

Im Kommissionsverlage der Manz'schen k. u. k. Hof-Verlags- und Universitätsbuchhandlung,
I. Kohlmarkt 20.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Verhandlungen über die Erweiterung des Triester Hafens bis zur IV. Plenarsitzung am 6. Mai 1901 . . . 3

II. Verhandlungen im gleichen Gegenstande von der 1. Sitzung des Subkomitees für den Seeverkehr vom 13. Jänner 1902 bis zur VII. Plenarsitzung vom 26. Jänner 1903 3

1. Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 6. Sitzung des ständigen Verkehrs- und Tarifausschusses vom 16. Juni 1902 5
2. Bericht des Mitgliedes Otto Günther, betreffend die beschleunigte Erweiterung des Triester Hafens . . 8
3. Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 4. Sitzung des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehrs vom 8. Jänner 1903 14
4. Bericht des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehrs, betreffend die beschleunigte Erweiterung des Triester Hafens 19
5. Auszug aus dem stenographischen Protokolle der VII. Plenarsitzung vom 26. Jänner 1903 20
6. Beschluß des Industrierates 25

III. Verhandlungen im gleichen Gegenstande vom Antrage des Mitgliedes Alois Schweiger (28. März 1903) bis zur VIII. Plenarsitzung vom 21. Dezember 1903 26

1. Antrag des Subkomiteemitgliedes kaiserlichen Rates Alois Schweiger, betreffend das Projekt für den Ausbau des Triester Hafens 26
2. Bericht des Referenten Otto Günther über diesen Antrag 30
3. Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 5. Sitzung des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehrs vom 30. Juni 1903 37
4. Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 6. Sitzung des Subkomitees vom 18. November 1903 67
5. Zuschrift des k. k. Baukommissärs Josef Pichler, betreffend Altnea 2 des in der 6. Sitzung des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehrs angenommenen Antrages des Mitgliedes Julius Singer . . . 82
6. Zuschrift des k. u. k. Seebezirkskommandos in Triest und Gutachten des k. u. k. Korvettenkapitäns Leopold Sellner, betreffend die Hafenanlage in S. Andrea 83
7. Gutachten des k. k. nautischen Inspektors Bernhard Jülg über die in der Denkschrift österreichischer Rheder mit Bezug auf die Frage der Erweiterung des Triester Hafens ausgeführten nautischen Einwendungen . . 86
8. Äußerung der Kapitäne des Österreichischen Lloyd gegenüber den nautischen Ausführungen in der Denkschrift österreichischer Rheder gegen den Bau des Hafens in S. Andrea 93
9. Bericht des Referenten in Betreff der Frage der Erweiterung des Triester Hafens 96
10. Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 7. Sitzung des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehrs vom 30. November 1903 104
11. Bericht des Subkomitees 133
12. Auszug aus dem stenographischen Protokolle der VIII. Plenarsitzung vom 21. Dezember 1903 134

Im Zusammenhange mit der Frage der Erweiterung des Triester Hafens stehen nachfolgende vom Bureau des Industrierates herausgegebene Publikationen:

1. Fragen des Seeverkehrs. Berichte und Gutachten vom industriellen und kommerziellen Standpunkte. Wien 1902.
2. Hafenverhältnisse und -einrichtungen in verschiedenen Staaten. I. Teil. Wien 1903.
3. Zur Frage der Erweiterung des Triester Hafens. Denkschrift österreichischer Reeder an das Subkomitee des Industrierates zur Vorberatung der Fragen des Seeverkehrs. Wien 1903.
4. Zur Frage der Erweiterung des Triester Hafens. Studien über die Alternativprojekte der Erweiterung des Triester Hafens. Dem vom Industrierate eingesetzten Subkomitee für die Fragen des Seeverkehrs in der am 18. November 1903 stattgehabten VI. Sitzung vorgelegt vom Ingenieur Josef Pichler, Baukommissär der k. k. Seebehörde. Wien 1903.

Digitized by Google

I.

In der zweiten Sitzung des ständigen Ausschusses für Verkehrs- und Tarifangelegenheiten vom 20. Dezember 1900 stellte das Mitglied Kommerzialrat Julius Singer den Antrag, der Ausschuß möge sich zu den vom Staatseisenbahnrate in seiner Sitzung vom 30. November 1900 gefaßten Beschlüssen, betreffend verkehrs- und tarifpolitische Fragen mit besonderer Rücksicht auf die industrielle Entwicklung und den Export, äußern.

Dieser Beschluß wurde angenommen.

Gruppe VIII der Beschlüsse des Staatseisenbahnrates enthielt in Betreff des Verkehres mit den Seehäfen den nachstehenden Beschluß:

„In Erwägung, daß die Hafenanlagen in Triest dermalen bereits, insbesondere zu Zeiten der stärkeren Güterbewegung, erfahrungsgemäß zur Bewältigung des Verkehres nur notdürftig ausreichen, wird als wesentliche Voraussetzung für den erwünschten Erfolg der hier beantragten bahntarifarischen Maßnahmen bezeichnet, daß die Ausgestaltung des Triester Hafenplatzes in Bezug auf den Ausbau der Hafenanlagen, die Vermehrung der Lagerräume ꝛc., sowie der Bau der zweiten Bahnverbindung mit Triest mit möglichster Beschleunigung durchgeführt werden."

Hiezu wurde vom Mitgliede Weiß der nachfolgende Resolutionsantrag gestellt:

„In Erwägung des Umstandes, daß die Hafenanlagen in Triest zur Bewältigung des Verkehres nicht einmal, wie angegeben wird „nur notdürftig", sondern überhaupt nicht ausreichen, wird die Regierung ersucht, auch diesem Übelstande behufs möglichst rascher Abhilfe ihre volle Aufmerksamkeit zuzuwenden."

Dieser Resolutionsantrag wurde in der 2. Sitzung des Ausschusses für Verkehrs- und Tarifangelegenheiten und in der IV. Plenarsitzung vom 6. Mai 1901, in welcher das Mitglied Mühlinghaus das Referat erstattete, angenommen.

II.

Neuerlich wurde die Triester Hafenfrage vom Subkomitee für die Fragen des Seeverkehrs in seiner ersten Sitzung vom 13. Jänner 1902 in Beratung gezogen. Dieses Komitee sollte zufolge Beschlusses des ständigen Ausschusses für Verkehrs- und Tarifangelegenheiten vom 13. Jänner 1902 die industriellen und kommerziellen Forderungen gegenüber der Dampfschiffahrtsgesellschaft des Österreichischen Lloyd feststellen (Antragsteller Singer), geeignete Vorschläge zur Hebung der Handelsmarine erstatten (Antragsteller Economo), die Frage des Seerechtes studieren (Antragsteller Schweiger), endlich prüfen, inwieweit die Triester Hafenanlagen den Verkehrsbedürfnissen entsprechen (Antragsteller Brieß). Das Subkomitee beschloß, die Lloydfrage und die Frage des Triester Hafens im Zusammenhange zu behandeln und wählte das Mitglied Kommerzialrat Julius Singer zum Referenten.

In derselben Sitzung wurde der Beschluß gefaßt, zur Unterstützung der Arbeiten des Subkomitees eine Expertise zu veranstalten, in welcher unter anderem auch die Verhältnisse des Triester Hafens erhoben werden sollten*). Zur weiteren Vorbereitung der Arbeiten dieses Komitees unternahmen mehrere Mitglieder desselben im Mai 1902 eine Studienreise nach Triest.

Über die hier gewonnenen Erfahrungen berichtete Oberbaurat Otto Günther zunächst in der 6. Sitzung des ständigen Ausschusses für Verkehrs- und Tarifangelegenheiten vom 19. Juni 1902, sodann in einem selbständigen Referate.

---

*) Die Ergebnisse dieser Expertise sind in der vom Bureau des Industrierates herausgegebenen Publikation „Fragen des Seeverkehrs." Wien, 1902, dargestellt

Digitized by Google

1.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 6. Sitzung des ständigen Verkehrs- und Tarifausschusses vom 16. Juni 1902.

Vorsitzender Herrenhausmitglied Artur **Krupp**: Das Wort hat Herr Zentraldirektor Günther zur Stellung eines Antrages.

Mitglied **Günther**: Meine Herren! Wir haben vorgestern und heute eine schätzenswerte positive Arbeit geleistet, die den beteiligten Kreisen gewiß zu Nutz und Frommen gereichen wird. Ich glaube aber, daß die Arbeit der letzten Tage doch nicht die Hauptsache bei unseren Bemühungen gewesen ist und daß ein Moment besteht, welches vielleicht noch wichtiger ist als dasjenige, was wir bisher behandelt haben, und das ist der Ausbau des Triester Hafens. Ich kann mir denken, daß die Schiffahrt nicht zu Grunde geht, wenn die Konnossementbedingungen ein wenig besser oder schlechter sind, daß die Schiffe weiter fahren, wenn die Tarife etwas höher oder niedriger sind, daß der Handel von Triest und Österreich nicht zu Grunde geht, ob die freie Marine etwas mehr oder weniger subventioniert ist. Aber das eine steht fest: Wenn wir die zweite Bahnlinie nach Triest bekommen haben werden, wenn der Verkehr eine ganz bedeutende Steigerung erfahren haben wird und wenn dann die Einrichtungen nicht vorhanden sind, um einerseits die Güter zu löschen, anderseits sie zu verladen, um die angekommenen Güter bis zur weiteren Verfrachtung unterzubringen, so nützt uns alles das, was wir bis jetzt beraten haben, nichts.

Wie die Dinge heute stehen, sind die Verhältnisse im Hafen von Triest schon geradezu unhaltbar.

Wir haben wohl staatliche Lagerhäuser, in denen die angekommenen Waren bis zur weiteren Verwendung aufbewahrt werden, aber zu wenig Hangars, das heißt jene Räume, in welchen die ankommenden Waren, ob sie vom Lande oder vom Schiff kommen, einstweilen deponiert werden, beziehungsweise wir haben dort Hangars, die dem Bedürfnisse absolut nicht entsprechen.

Bei unserer Anwesenheit in Triest habe ich mich sehr für diese Frage interessiert, ich habe die beteiligten Personen, welche die Überwachung, das Arrangement in diesen Hangars zu besorgen haben, zu Rate gezogen und mich orientiert. Die einen haben — vielleicht unter einem gewissen Drucke — zugegeben, daß die bestehenden Hangars nur ungefähr um die Hälfte zu klein sind. Andere wieder haben gesagt, daß sie mindestens doppelt so groß sein müssen. Ich glaube, daß sie mindestens dreimal so groß sein müßten, wenn sie dem heutigen Verkehre entsprechen sollen. Durch diesen Umstand der räumlichen Beschränkung kommt es namentlich vor, daß die Waren in ganz irrationeller Weise ins Schiff verladen werden. Was eigentlich oben hinkommen sollte, kommt unten hin. Es kommt vor, daß Sachen irrig verschifft werden, insbesondere aber, daß große Beschädigungen der Güter stattfinden.

Nun sind schon seit längerer Zeit Verhandlungen im Zuge, daß die Hangars des Lloyd dadurch vergrößert werden, daß der Molo IV in das zollfreie Gebiet einbezogen und daß ein Teil des Molo IV dem Lloyd zur Verfügung gestellt werde.

Meine Herren! Das reicht auch nicht aus. Dieser Teil ist viel zu klein, und ich glaube, es würde der ganze Molo IV erforderlich sein, um das gegenwärtige Bedürfnis nach Unterbringung der Waren zu befriedigen. Wir haben es wohl nicht in der Hand, für den Lloyd in ausreichender Weise Abhilfe zu schaffen und müssen es dem Lloyd überlassen, wenn diese Transaction, diese Erweiterung vorgenommen ist, sich so gut oder schlecht einzurichten, wie es möglich ist. Aber wir müssen unser Augenmerk vor allen Dingen darauf richten, daß, wenn die zweite Bahnlinie nach Triest eröffnet worden ist, alle Vorkehrungen für einen vollständig ungehinderten Verkehr bereits getroffen sind.

Zu diesem Zwecke ist nun beabsichtigt, bei S. Andrea einen neuen Hafen zu erbauen.

Das diesfällige Projekt ist sehr hübsch und es läßt sich gegen dasselbe gewiß nichts einwenden, aber vorläufig ist nur projektiert: ein Molo und eine Riva, ein Molo von 100 Meter Breite und 300 Meter Länge und eine Riva von 350 Meter Länge. Man hat berechnet, daß diese beiden Objekte ausreichen, um die ankommenden und abgehenden Waren aufzunehmen.

Das ist ein großer Irrtum. Man sagt, daß der jährliche Umschlag eine Million Tonnen betrage. Wenn alle Tage gleich viel Ware ankommt und gleich viel Ware abgeht, dann mögen diese Rechenkünstler recht haben, dann werden diese beiden Objekte ausreichen. Nun aber kommt es doch vor, da der Warenverkehr seine Saison hat, daß an einem Tage sechs, acht Schiffe einlaufen und abfahren, und es kommen Tage vor, wo nur ein Schiff oder vielmehr gar kein Schiff ankommt. Wenn wir nun aber wissen, daß sechs bis acht Schiffe an einem Tage anlegen und ihre Ware löschen beziehungsweise aufnehmen sollen, so ist das jetzige Projekt mit dem Stück Molo und dem Stück Riva absolut ungenügend und wir setzen uns der Gefahr aus, uns vor ganz Europa zu blamieren,

wenn wir nicht Mittel und Wege finden, daß zu diesen beiden Objekten mindestens das Doppelte noch hinzugefügt werde.

Es würde dies wohl auch geschehen, wenn das Geld dazu da wäre. Da ist ja immer der casus criticus. Es sind 12,000.000 K bewilligt worden. 1½ Millionen, glaube ich, zahlt die Stadt Triest.

Dieses Geld reicht für einen Molo und eine Riva. Wenn wir durch die neuen Hafenanlagen den vorgesetzten Zweck erreichen wollen, muß unbedingt weiteres Geld bewilligt werden, und da wird es Sache des Industrierates sein, der hohen Regierung eindringlich vorzutragen, daß mit dem bisher bewilligten Gelde das Auslangen absolut nicht gefunden werden kann und daß unbedingt höchst wahrscheinlich das Doppelte gegeben werden muß, sonst hat die zweite Bahnlinie nach Triest, wie auch dasjenige, was wir jetzt in Triest bauen wollen, keinen Wert.

Ich muß Ihre Aufmerksamkeit auch darauf lenken, daß die zweite Bahnverbindung nach Triest wahrscheinlich, man kann sagen mit Gewißheit viel früher fertig werden wird als die neuen Hafenanlagen.

Die zweite Bahnlinie soll im Jahre 1908 eröffnet werden und ich zweifle gar nicht, daß der Termin eingehalten wird. *(Mitglied Holzer: Die südliche Linie wird schon 1905, die Tauernbahn drei Jahre später eröffnet.)*

Programmäßig sollen die Hafenanlagen erst 1909 fertig werden. Man fürchtet — die Fachleute in Triest sagen das als ganz bestimmt voraus — daß die Anlagen nicht vor dem Jahre 1910, ja vielleicht gar 1911 fertig werden. Wir werden also wahrscheinlich die zweite Bahnlinie nach Triest bereits in Betrieb, aber keine erweiterten Hafenanlagen haben. Das wird eine Kalamität sein, und ich glaube nicht zu viel gesagt zu haben, wenn ich sage: Wir werden uns vor der ganzen Welt unsterblich blamieren.

Ich glaube, daß das, was ich gesagt habe, die Herren vollständig darüber aufgeklärt hat, daß in dieser Beziehung etwas geschehen muß, und daß es unsere Pflicht ist, der hohen Regierung eindringlich zu empfehlen, in dieser Beziehung schleunigst Vorkehrungen zu treffen. *(Ersatzmitglied Ritter v. Schoeller: Die Molos dürfen ein ganzes Jahr lang nicht mit Gebäuden besetzt werden.)* Ich will annehmen, daß in diesen zwei, drei Jahren die Setzung des Bodens stattgefunden hat und die Hangars schon gebaut sein werden. Ob wir die Hangars wieder, wie es jetzt in Triest der Fall gewesen ist, so massiv aus Stein bauen, wird eine Frage sein, und wir werden uns wahrscheinlich hier noch darüber klar werden, ob wir nicht der Regierung empfehlen sollen, in Erwägung zu ziehen, diese Hangars aus Eisen herzustellen. Ein massiver Steinhangar erfordert selbstverständlich auf einem schwimmenden Grund eine außerordentlich teure Fundierung. Dagegen haben wir in Genua diese Hangars aus Eisen hergestellt gesehen, im wesentlichen bestehend aus eisernen Pfeilern und Wellblechjalousien, ein leichtes eisernes Dach darüber. In Triest hat man über dem Parterre noch ein Halbgeschoß, um dort Waren unterzubringen, aber trotz der großen Inanspruchnahme der Hangars findet man auf dem Boden nur sehr wenige Waren, weil es den Leuten zu umständlich ist, und weil sie keine Zeit haben, die Waren hinaufzubringen. Das hat man in Genua vermieden, die Hangars in Genua sind Schuppen. Man sagt, in Triest sei die Bora zu stark; in Genua hat man auch starke Winde, wenn auch keine Bora, und es ist nur ein Rechenexempel, eine eiserne Konstruktion so stark zu konstruieren, daß sie eine Bora aushält. *(Reichsratsabgeordneter Dr. Kolischer: Kostenpunkt!)* Jedenfalls ist es billiger, weil wir nicht so schwere Fundamente nötig haben.

Ich komme nun zum Schlusse, indem ich Ihnen folgenden Antrag empfehle:

„Der Industrierat wolle beschließen: In Anbetracht der im Jahre 1908 zu gewärtigenden Eröffnung des Betriebes der zweiten Bahnlinie nach Triest und des dadurch zu erwartenden gesteigerten Verkehres wird die hohe Regierung ersucht, dafür Sorge zu tragen, daß die Arbeiten, betreffend die Erweiterung des Hafens von Triest sowie die erforderlichen Lagerhäuser und Hangars zum mindesten ein halbes Jahr vor der Eröffnung des Betriebes auf der zweiten Bahnlinie fertiggestellt werden und daß das vorliegende Projekt um einen zweiten Molo von 350 Meter Länge und 120 Meter Breite und eine zweite Riva von 350 Meter Länge erweitert werde."

Mitglied **Holzer**: Ich bin mit dem Antrage vollkommen einverstanden und möchte nur bemerken, daß, wenn wir bis 1908 warten, es zu spät ist. Die südliche Fortsetzung der Bahn soll im Oktober 1905 eröffnet werden, diese führt direkt nach S. Andrea, für sie wäre der jetzige Hafen gar nicht brauchbar. Es wäre notwendig, daß im Jahre 1905 Anlagen in S. Andrea bereits vorhanden sind. In der ersten Ausschußsitzung ist diese Frage schon zur Sprache gekommen und eine Resolution in dieser Richtung angenommen worden.

Vorsitzender: Wünscht jemand das Wort zu diesem Antrage? *(Niemand meldet sich.)* Es ist nicht der Fall. Angenommen.

Mitglied **Günther**: Im Anschlusse an diesen Antrag möchte ich empfehlen, noch einen Zusatz zu genehmigen. Die Bucht von Muggia füllt sich immer mehr und mehr mit Industrieanlagen. Wir haben im Fonde der Bucht von Muggia sehr große Industrien, die Ölfabrik, die Linoleumfabrik, die Reisschälfabrik

gitized by Googl

u. s. w. Alle diese großen Industrien und diejenigen, welche sich noch im Laufe der Zeit jedenfalls dort ansiedeln werden, müssen ihren Bedarf an Kohle und sonstigem Material aus Triest beziehen und haben infolgedessen einen sehr weiten Weg zu machen. Es besteht sohin der Wunsch der Triester, daß man zwischen den Etablissements des Lloydarsenals und dem Stabilimento tecnico einen Molo herstellt, so daß die Schiffe dort ihre Materialien für die genannten Industrien löschen können. Es wäre daher wünschenswert, wenn die hohe Regierung diesen Wunsch der Triester, der ein ganz berechtigter ist, in wohlwollende Erwägung ziehen möchte. Ich bitte, auch dieser Anregung zuzustimmen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer**: Ich muß mich vom formellen Standpunkte gegen diesen Antrag aussprechen. Ich stehe auf dem Standpunkte, daß der Industrierat ein Reichsindustrierat ist und daß dagegen diese Sache eine ganz lokale Angelegenheit der Herren in Triest ist, daß dies eine lokale Industrie- und nicht eine Reichsangelegenheit ist. Ich stehe also konsequenterweise auf dem Standpunkte, daß der Industrierat als solcher mit dieser Frage eines Spezialmolo für die Triester Industrie sich nicht zu beschäftigen Grund hat. Ich habe mich aber damit gar nicht gegen die Sache ausgesprochen.

Experte Ritter v. **Hütterott**: Ich glaube, dieser Molo ist außerordentlich nötig und ich glaube, daß der Industrierrat auch berufen ist, einzelnen Industrien in der Monarchie zu helfen. Ich weiß natürlich nicht, was das Reglement und der Wirkungskreis des Industrierates bestimmt, möchte aber doch sehr bitten, daß die Triester Industrie, welche es wirklich nötig hat, in dem Industrierate Unterstützung finde und daß der Industrierat speziell die Triester Industrie unter seine Fittige nehme. Ich möchte dies nicht nur vom Standpunkte der Entwicklung der Triester Industrie, sondern auch deshalb wünschen, damit die Triester zur Erkenntnis kommen, daß sie einen festen Rückhalt in Wien haben, und daß der Industrierat sich auch mit ihnen gerne beschäftigen will. Weil die Errichtung dieses Molos eine seit Jahren gewünschte, leider aber noch nicht erreichte Notwendigkeit ist, weil es undenkbar ist, daß sich Industrien am Meere entwickeln, ohne daß ein Anlegeplatz vorhanden ist, möchte ich den Industrierat dringend bitten, sich dem Vorschlage des Herrn Zentraldirektors Günther anzuschließen und die formellen Einwände des Herrn Dr. Kolischer nicht vorwiegen zu lassen.

Mitglied **Brieß**: Ich unterstütze den Antrag des Herrn Vorredners auf das wärmste. Wir dürfen Triest nicht als einen lokalen Platz behandeln. Wir dürfen nicht vergessen, daß es unser einziger Seehandelsplatz ist, und wenn man schon an den Bau neuer Molos und Häfen schreitet, so muß man darauf sehen, daß für die Industrie keine Hindernisse bestehen. Triest nimmt eine Ausnahmsstellung ein. Wenn wir etwas für Triest beschließen, so beschließen wir es für das ganze Reich. Ich betrachte die Triester Angelegenheit als eine Reichsangelegenheit und werde dem Antrage beistimmen.

Sektionsrat Dr. **Karminski**: Es lag wohl außerhalb der Absicht der früheren Bemerkungen des Herrn Abgeordneten Dr. Kolischer, mit denselben die Anschauung zu vertreten, als ob das Statut des Industrierates der Beratung des von Herrn Zentraldirektor Günther berührten Gegenstandes im Wege stünde, und ich glaube diese Bemerkungen richtig verstanden zu haben, wenn ich dieselben dahin deute, daß Herr Abgeordneter Dr. Kolischer die fragliche Angelegenheit als eine solche von rein lokaler Bedeutung kennzeichnen wollte, deren Erörterung nach seinem Dafürhalten nur in dem Kreise lokaler Faktoren besser am Platze wäre. Ohne mich auf dieses letztere Moment im geringsten einlassen zu wollen, möchte ich vom formalen Standpunkt der statutarischen Zulässigkeit mir darauf hinzuweisen gestatten, daß im Statut ein solches Hindernis für die Beratung des fraglichen Gegenstandes nicht gelegen wäre und daß kein Anlaß vorläge, dieser Beratung vom Standpunkte der formalen Kompetenz des Industrierates irgendwie entgegenzutreten.

Vorsitzender: Was der Herr Sektionsrat soeben gesagt hat, beruhigt mein Gewissen als Vorsitzender, denn ich war im Zweifel, ob ich nach den von mir geteilten Anschauungen des Herrn Abgeordneten Dr. Kolischer diesen Gegenstand hier zur meritorischen Verhandlung zuzulassen in der Lage wäre. Ich kann nämlich in Übereinstimmung mit Herrn Dr. Kolischer und im Widerspruche mit den Herren Günther und Brieß in dem Baue des fraglichen Molos keine Angelegenheit erblicken, welche über den Kreis der lokalen Triester Industrieetablissements hinausreichen und das Interesse der Allgemeinheit berühren würde, da dieser Molo lediglich ein Bedürfnis speziell der Industrien in Muggia ist und nicht im allgemeinen der Industrie Österreichs, sondern nur den dortigen Anlagen zugute kommt. So sehr ich nun dieses lokale Triester Interesse anerkenne, besorge ich doch — und ich muß mich diesem Bedenken des Herrn Dr. Kolischer vollkommen anschließen — daß, wenn wir anfangen, lokale Wünsche dieser Art im Industrierate zu behandeln, die Konsequenzen für uns in der Folge geradezu erdrückende werden könnten.

Mitglied **Günther**: Ich erlaube mir noch zu bemerken, daß ich diesen Antrag nicht als Zusatzantrag zu dem Antrage, betreffend die Ausgestaltung des

Digitized by Google

Triester Hafens im allgemeinen, sondern als selbständigen behandelt haben möchte.

Mitglied **Holzer**: Ich würde vorschlagen, über diesen Antrag lediglich eine Resolution zu beschließen, wonach der Industrierat die Notwendigkeit anerkennt, daß für die dortigen Industrien der fragliche Molo geschaffen werde, und der Regierung empfiehlt, sich diesbezüglich mit den lokalen Faktoren ins Einvernehmen zu setzen.

Experte Ritter v. **Hütterott**: Gestatten Sie mir, meinen Standpunkt nochmals dahin zu beleuchten, daß der Herr Vorsitzende vielleicht ganz recht hätte, die Herstellung dieses Molo als eine rein lokale Frage für die Triester Industrie zu bezeichnen, wenn man sich diesen Molo mit einem Gitter speziell für diese Industrie abgeschlossen denken könnte. Nachdem er aber so nicht gedacht ist und so nicht gedacht werden kann, sondern umgekehrt der ganzen Öffentlichkeit zugute kommen wird, um so mehr als er dorthin zu stehen kommt, wo sich der zukünftige Hafen von Triest entwickeln wird, welche Entwicklung nicht nur zu Gunsten der speziell dort liegenden Industrie erfolgen wird, so wäre dieser Molo unbedingt schon heute in das Hafenprojekt aufzunehmen. Der Molo wird allerdings in erster Linie zum großen Nutzen für die Industrieetablissements sein, die schon jetzt dort liegen, aber er ist auch für die Hafenentwicklung Triests von Bedeutung, denn er wird dort zu liegen kommen, wo die neue Bahn ans Meer tritt.

Vorsitzender: Dieser zweite Antrag des Herrn Günther geht dahin, der Industrierat wolle empfehlen, daß zwischen den Etablissements des Österreichischen Lloyd und des Stabilimento tecnico ein Molo hergestellt werde, auf welchem die in der Bucht von Muggia liegenden Industrien ihre Materialien löschen können. Diejenigen Herren, welche diesem Antrage zustimmen, wollen die Hand erheben. *(Nach Abstimmung:)* Es ist die Mehrheit. Der Antrag ist angenommen.

2.

Bericht des Mitgliedes Otto Günther, betreffend die beschleunigte Erweiterung des Triester Hafens.

Als der Industrierat die Fragen des Seeverkehrs auf die Tagesordnung seiner Beratungen setzte, ist neben anderen wichtigen Punkten die Erörterung der Verhältnisse des Triester Hafens, sowie die Ermittlung der Erfordernisse unseres Handelsverkehrs in Bezug auf die Ausgestaltung, das ist auf die Erweiterung, wie auf die vervollkommnete Ausrüstung des Triester Hafens mit in die erste Reihe der zu behandelnden Fragen gestellt worden. In der Tat bedarf die Triester Hafenfrage dringend der eingehenden Erörterung und schleunigsten Erledigung.

Gewiß ist über die Wichtigkeit und Dringlichkeit der Behandlung der von dem Subkomitee zur Vorberatung der Anträge, betreffend den Seeverkehr, in seinem umfassenden Programm aufgestellten Hauptfragepunkte *) alle Welt einig. Wird den Intentionen des Industrierates, sicherlich eines berufenen Faktors zur Beurteilung derartiger Handel und Industrie berührender Interessen, entsprochen, so ist wohl anzunehmen, daß die Behandlung der „Lloydfrage" nicht nur zum Segen des Österreichischen Lloyd, sondern weit mehr noch zur mächtigen Entwicklung Triests und zum Nutzen der Industrie und des Handels, ja unseres ganzen Staatswesens führen wird.

Sowie die Frage der Frachtbedingungen des Konnossements durch freie, leidenschaftslose, ja freundschaftliche Aussprache und durch gegenseitiges Entgegenkommen zwischen dem Industrierate und dem Lloyd vereinbart worden ist, so ist auch anzunehmen, daß die Frage der Tarife, dem Gebote der Notwendigkeit und den Konkurrenzverhältnissen entsprechend, in jener Art und in jenem Sinne erledigt werden wird, daß wir dem Ziele, alle österreichischen Export- und Importwaren durch österreichische Schiffe zu verfrachten, wesentlich näher kommen.

So wichtig die Frage der Tarife auch sein möge, weil auf der Durchführung derselben unser Eintritt in die Reihe der großen Industrie- und Exportstaaten beruht, so wird der Effekt ihrer — selbst gedeihlichen — Lösung doch insolange ein nur problematischer sein, als

*) Vergl. die Anmerkung auf Seite 3.

Digitized by Google

nicht auch jener Teil unſeres Programmes, welcher ſich auf den Ausbau des Trieſter Hafens bezieht, entſprechend den an ihn geſtellten und zu ſtellenden Anforderungen in vollem Umfange zur Ausführung gelangt iſt. Denn, was nützt das beſte Konnoſſement, die beſtentwickelte, leiſtungsfähigſte Marine, der billigſte Tarif, das beſte aller Seerechte, wenn der einzige Hafen unſerer Monarchie, auf den wir bei unſerem ganzen Außenhandel angewieſen ſind, den Erforderniſſen ganz und gar nicht entſpricht, wenn die Schiffe nicht anlegen und ihre Waren nicht löſchen können, wenn die gelöſchte Ware nicht ſofort unter Dach und Fach gebracht und vor dem Verderben nicht geſchützt werden kann, wenn anderſeits für die zum Verſchiffen beſtimmten Waren genügende Magazine nicht vorhanden ſind und wenn die Schiffe nicht anlegen können, um die Ware mittels praktiſch und ſchnell arbeitender Vorrichtungen einzuladen, ſondern weit draußen im Hafen oder gar außerhalb desſelben oft mehrere Tage, ja Wochen liegen müſſen, weil eine Anlegeſtelle nicht frei iſt! Was nützen alle Tarife und Frachtbedingungen, die Schnelligkeit der Dampfer und die Fahrplanmäßigkeit ihres An- und Auslaufens, wenn ſich Vorkommniſſe wiederholen, wie ſie nach den Berichten angeſehener Firmen leider zu einer beſonders traurigen Erſcheinung im Trieſter Verkehre ſich ausbilden und alles illuſoriſch machen, was zur Hebung dieſes Verkehrs auf allen anderen Gebieten geſchehen wird? Ein Großkaufmann erhält eine Ladung Zinn. Der Ankunftstag des Schiffes iſt bekannt, ſechs Paar Pferde ſtehen bereit, um die ſchnell zu löſchende Ware in Empfang zu nehmen. Es fehlt aber für das Schiff im Hafen eine Stelle zum Löſchen; drei Tage wartet das Fuhrwerk vergebens; dann endlich iſt es möglich, anzulegen und einen Teil des Zinns auszuladen. Aber der Vertrag mit Ungarn zwingt das Schiff, dieſe Arbeit zu unterbrechen, zuerſt nach Fiume zu fahren, um dort die ungariſche Ware zu löſchen und dann auf dem Umwege über Ancona und Venedig acht Tage ſpäter nach Trieſt zurückzukehren, um den Reſt des Zinns auszuladen*). Welcher Kaufmann wird ſich, wenn er ſolche Erfahrungen gemacht hat, wieder darauf einlaſſen, über Trieſt Waren zu beziehen? Und ſolche Fälle wiederholen ſich nicht nur in Trieſt, ſondern bei unſeren Schiffen leider auch im Auslande.

Das ſind zum guten Teil auch die Gründe, warum unſere Schiffahrt im Ausland einen keineswegs ſchmeichelhaften Ruf genießt. Das ſind mit die Urſachen, weshalb unſere Schiffe ſo häufig ihre Abfahrts- und Ankunftszeiten nicht einhalten, ja dieſelben oft um Wochen überſchreiten, ſo daß in der Fremde der Empfänger einer Ware, für deren rechtzeitige Lieferung er gewiſſe Garantien gegeben hat, in die größten Verlegenheiten, ja in vielen Fällen in materiellen Schaden gerät, wenn ihm infolgedeſſen die verſpätet angekommene Ware zur Verfügung geſtellt und dann, wenn ſich keine andere Verwendung findet, exekutiv verſteigert wird. In ſolchen Fällen kommt gewöhnlich der Exporteur zu Schaden.

Die geſchilderten Übelſtände ſind aber auch die Urſache, weshalb die deutſchen und zum Teil die italieniſchen Schiffahrtsgeſellſchaften unſeren Trieſter Schiffen den Rang längſt abgelaufen haben. Alle Berichte, welche aus auswärtigen Staaten einlangen, ſingen das Lob der ausländiſchen Schiffahrtsgeſellſchaften und insbeſondere des „Norddeutſchen Lloyd", deſſen Schiffe faſt mit der Regelmäßigkeit eines Eilzuges ein- und auslaufen. Zu ſolchen Schiffen hat die Handelswelt Vertrauen, namentlich da ſie auch noch den Vorzug der billigeren Tarife, der kürzeren Fahrzeiten und der erheblich größeren Frequenz gewähren.

Seit langer Zeit beklagt ſich unſere Handelswelt ſehr darüber, daß dem Öſterreichiſchen Lloyd in Trieſt zu wenig Hangars zur Verfügung ſtehen und daß diejenigen, die zur Verfügung ſtehen, lange nicht den genügenden Platz zur Aufnahme der ein- und auslaufenden Waren bieten, ſo daß dieſelben häufig auf unbedachten Flächen des Hafens Wind und Wetter preisgegeben ſind. Dem Lloyd ſtehen heute auf Molo III ſechs kleine Hangars zur Verfügung, welche aus je einem Erdgeſchoß und einem Halbſtock beſtehen. Dieſe Räume reichen ſelbſt für den ſchwächſten Verkehr bei weitem nicht aus und die mit der Warenmanipulation betrauten Beamten ſagen übereinſtimmend aus, daß dieſe Hangars für die Zwecke einer rationellen Expedition mindeſtens doppelt ſo groß ſein müßten. Es iſt aber gewiß, daß in etwas lebhafteren Zeiten kaum das dreifache des jetzigen Raumes genügt. Infolge der jetzt beſtehenden ganz unzureichenden Hangars iſt es unmöglich, die Verladung und Löſchung der Waren ſchnell und ſorgfältig vorzunehmen. Daher kommt es auch, daß Sendungen häufig zerriſſen werden, und daß das, was unten hingehört, oft oben hinaufkommt und umgekehrt, daß Irrtümer in der Expedition vorkommen, daß Beſchädigungen der Güter häufiger ſind und daß, wie bemerkt, nicht ſelten Waren im Freien ſtehen müſſen, den Unbilden der Witterung ausgeſetzt bleiben und dadurch beſchädigt werden. Daraus erklärt ſich natürlich auch die Unregelmäßigkeit in der Abfahrt und Ankunft der Schiffe und die ſich hieraus ergebenden überaus unangenehmen Konſequenzen, auf die ſchon hingewieſen wurde.

Der obere Raum des Hangars wird verhältnismäßig wenig benützt. Es wird dies begreiflich, wenn man bedenkt, daß die in demſelben untergebrachten Waren ja nur kurze Zeit darin liegen bleiben, und daß das Hinauf- und Herunterbefördern infolge der damit verbundenen Arbeit und der ungünſtigen und ungenügenden mechaniſchen Vorrichtungen die Benützung dieſer Räume erſchweren. Es ſoll hier gleich vorweg

*) Vergl. Fragen des Seeverkehrs, III., 3., S. 258.

bemerkt werden, daß die in Genua befindlichen Hangars ihrem Zwecke weit besser entsprechen als diejenigen in Triest. Während die Hangars in Triest massiv gebaut sind und bei dem aufgeschütteten Boden starke und tiefe Fundamente erfordern, bestehen dieselben in Genua ganz aus Eisen, was den großen Vorteil bietet, daß wesentlich mehr benützbarer Raum vorhanden ist, und daß die Fundamente zum großen Teile erspart werden, weil nur die eisernen Gitterständer in den Boden eingreifen und einbetoniert werden.

Ein weiterer Unterschied zwischen den Triester und Genueser Hangars besteht darin, daß die ersteren einzelne Tore besitzen, durch welche die Ware hinaus- und hereinbefördert wird, während bei den Genueser Hangars die ganzen Wände aus sogenannten Rollbalken bestehen, die es gestatten, an jeder Stelle ein- oder auszuladen, ja wenn es nötig ist, sämtliche Wände in wenigen Minuten zu entfernen. Die Dächer in Genua bestehen durchwegs aus verzinktem Wellblech. Für Licht und Ventilation ist genügend gesorgt. Es ist wohl richtig, daß die Stürme in Triest eine stärkere Konstruktion dieser Hangars erfordern als in Genua, obwohl auch dort heftige Winde wehen, wenn auch nicht in der gleichen Intensität wie in Triest; aber nach dem Stande der heutigen Technik ist es nicht schwer, solchen Gebäuden aus Eisen auch in Triest die nötige Festigkeit zu geben. Außerdem aber kann angenommen werden, daß sich solche Hangars in Triest noch wesentlich billiger stellen als in der jetzigen massiven Ausführung.

Um dem bestehenden Mangel an Hangars einigermaßen abzuhelfen, wird nun beabsichtigt, den Molo IV in das Freihafengebiet einzubeziehen und denselben dem Lloyd zum Teile zur Vermehrung seiner Expeditionsgelegenheiten zur Verfügung zu stellen. Für die bisherigen Zwecke des Molo IV soll ein neuer Molo hergestellt werden.

Es ist aber, wenn dadurch auch zum Teile den dringendsten Bedürfnissen abgeholfen wird, dieses Auskunftsmittel doch bei weitem nicht geeignet, jene Situation zu schaffen, welche der Triester Schiffahrt selbst bei dem heutigen, erst noch namhaft zu steigernden Verkehr die ungehinderte, prompte und termingerechte Warenexpedition ermöglicht.

Durch alle Berichte, welche in der vom Subkomitee veranlaßten Expertise mit Bezug auf die Lloydfrage erstattet wurden, zieht sich wie ein roter Faden die Klage, daß unsere Schiffsfrachten gegenüber jenen der deutschen und italienischen Schiffahrtsgesellschaften übermäßig hoch seien, und daß deshalb unser Auslandsverkehr von Wien nördlich und Wien inbegriffen — obwohl Triest nach den österreichischen Exportdestinationen um etwa 3000 Seemeilen näher liegt als die nordischen Häfen — sich über letztere abwickelt.

Jedem Österreicher muß diese Tatsache schwer auf dem Herzen liegen, denn es dokumentiert sich darin eine gewisse Inferiorität gegenüber den konkurrierenden Staaten auch auf diesem Gebiete. Ich glaube, jeder Deutsche, jeder Franzose, jeder Angehörige einer andern Nation würde es sehr peinlich und als einen beschämenden Zustand empfinden, wenn er seine Frachten der Flagge eines andern Staates überlassen müßte, obwohl er in einer ganz besonders bevorzugten maritimen Lage, speziell in Bezug auf den Orient sich befindet, und ich glaube, auch wir Österreicher empfinden diesen Druck und trachten nun ernstlich darnach, ihn abzuschütteln.

Nur hat man bisher nicht die richtigen Mittel hiezu ergriffen, die indes wohl vorhanden sind. Wenn wir die vorher erwähnten 3000 Seemeilen längeren Seeweges von den norddeutschen Häfen aus in Geld umsetzen und diesen Betrag von der österreichischen Landfracht in Abzug bringen, so kann der Rest der letzteren unmöglich höher sein als selbst die Wasserfracht aus dem Norden Österreichs nach Hamburg, das heißt, daß die österreichischen Frachten via Hamburg, wenigstens soweit sie für den Orient und die Levante bestimmt sind, bis zum Zusammentreffen der nordischen und der Triester Schiffahrtslinien nicht höher sein können als via Triest. Von diesem Punkte aus aber müssen unsere Schiffahrtsgesellschaften infolge ihrer nicht unerheblichen staatlichen Unterstützung unter allen Umständen in der Lage sein, mit jeder anderen Schiffahrtsgesellschaft zu konkurrieren.

Es ist daher gewiß nicht sanguinisch und rechnungsmäßig kaum anfechtbar, daß unsere Handelsflotte wohl in der Lage ist, den überseeischen Bedarf ganz Österreichs, soweit es sich um die Levante und den Verkehr jenseits des Suezkanales handelt, allein zu besorgen.

Auch darüber wird in unseren Handelskreisen vielfach geklagt, daß die überseeischen Angestellten des Österreichischen Lloyd zu wenig kaufmännische Praxis und nicht das volle Verständnis dafür haben, die Handelsinteressen sowohl ihrer eigenen Gesellschaft als ihres Heimatlandes entsprechend wahrzunehmen. Wie oft hört man es von den maßgebenden Personen des Lloyd, daß man deshalb die Frachten für den Export nicht ermäßigen könne, weil die Schiffe keine Rückfrachten haben! Warum aber hört man diese Klage nicht von den deutschen Linien nach der Levante und Ostasien?

Wenn es auch richtig sein mag, daß die österreichische Kaufmannschaft den Anregungen der Regierung und der Exportvereine bisher vielleicht nicht in ausreichendem Maße nachkam, den Handel im Auslande durch sachkundige Delegierte zu kultivieren, so ist es doch ebenso bekannt, daß die ausländischen Vertreter des Lloyd es bisher nicht verstanden haben, den ausländischen Verkehr zu beleben und über ihren engeren Wirkungskreis als fix besoldete Beamte hinaus kommerziell zu wirken. Und doch würde es sowohl

Digitized by Google

für den Lloyd wie auch für unseren Handel von größtem Nutzen sein, wenn dieser Wirkungskreis erweitert, das Personal sorgsam gewählt und an der Erzielung kommerzieller Erfolge entsprechend interessiert würde. Nur auf diese Weise wird es möglich sein, sowohl neue Absatzgebiete für unsere Produkte als auch jene Waren und Produkte in der Fremde ausfindig zu machen, welche sich für einen Import nach Österreich eignen, um so die nötigen Rückfrachten für unsere Schiffe zu erhalten.

Hoffentlich wird die gegenwärtige Lloydverwaltung, der es an dem ernsten und besten Willen, die bestehenden Übelstände zu beseitigen, sicherlich nicht gebricht, auch in dieser Beziehung diesen Bestrebungen des Industrierates verständnisvoll entgegenkommen und dieselben mit aller Energie unterstützen.

So zeigt es sich denn, daß es keine unüberwindlichen Schwierigkeiten gibt, um die Unabhängigkeit von der ausländischen Schiffahrt — zumindest nach dem Orient — zu erreichen. Wird dieselbe aber erreicht, so ist es evident, daß der Triester Hafen eine außerordentliche Ausdehnung gewinnen und in Wirklichkeit der Hafen von ganz Österreich werden wird, dies aber auch, wenn die zweite Bahnlinie Triest gar nicht in Betracht käme. Diese Bahnlinie wird jedoch bald eine tatsächliche Erscheinung und bereits in fünf bis sechs Jahren wird das große Werk vollendet sein. Die westlichen Teile Österreichs werden für den Triester Handel erschlossen, und wir hoffen, daß auch Süddeutschland seine Waren vorteilhafter über Triest verfrachten wird, wie bisher über Genua. Dann wird der Zeitpunkt gekommen sein, wo wir zu zeigen haben, daß wir nicht bloß gewollt, sondern auch gekonnt haben.

Inwieweit nun unser Wollen oder besser das jetzige Programm der Regierung mit den Erfordernissen der nächsten Zukunft in Einklang steht, soll in der folgenden Untersuchung erörtert werden.

Die zweite Linie nach Triest soll im Jahre 1908 dem Verkehre übergeben werden, und es ist nach dem Stande der Arbeiten und nach den getroffenen Dispositionen nicht zu zweifeln, daß dieser Termin auch eingehalten wird. Man rechnet dann darauf, daß im Jahre eine Million Tonnen mehr Waren in Triest umgeschlagen werden als heute. Wenn die mit den Vorschlägen des Industrierates angestrebte Hebung des Triester Handels durch billigere Frachten und die Entwicklung der freien Marine eintreten sollte, so darf angenommen werden, daß jene Million Tonnen im Jahre 1910 auf zwei Millionen gestiegen sein wird. Aber nehmen wir selbst an, daß es bei der einen Million sein Bewenden hätte, wie es die Regierung in ihrem Kalkül getan hat. Zur Bewältigung dieses Quantums ist nach dem heute vorliegenden Projekte die Anlage eines Hafens bei S. Andrea beschlossen und in Ausführung begriffen. Die Anlage beginnt beim Eingange in die Bucht von Muggia und besteht aus einem Molo von 300 Meter Länge und 100 Meter Breite mit einer daranschließenden Riva von 350 Meter Länge. Schräg vor dieser Anlage ist ein Wellenbrecher zum Schutze der eingelaufenen Schiffe geplant. Die Riva wird in ungefähr der gleichen Breite wie in dem sogenannten neuen Triester Hafen angelegt und dürfte für die erforderlichen Lagerhäuser und Kommunikationswege genügen. Der in Ausführung begriffene Hafen liegt insoferne sehr günstig, als er unmittelbar beim Bahnhofe S. Andrea, dem Endpunkte der zweiten Bahnlinie anschließt, außerdem aber später einmal laut beiliegender Skizze durch drei Moli und zwei Riven gleicher Größe wie die jetzt projektierten vergrößert werden kann.

Der letzte in dem Zukunftsprojekte in Aussicht genommene Molo stößt nahezu an das Arsenal das Lloyd an und bildet so das Ende der überhaupt zulässigen Ausdehnung dieses Hafens bei S. Andrea.

Bei dem jetzt in Ausführung begriffenen Hafenteile, bestehend aus einem Molo und einer Riva, ist man von der Annahme ausgegangen, daß dadurch die Möglichkeit der Verfrachtung von einer Million Tonnen Waren pro Jahr vorhanden sei. Wenn sich dieses Warenquantum gleichmäßig auf 365 Tage des Jahres verteilen würde, so wäre diese Kalkulation allerdings richtig. Aber diese Voraussetzung trifft eben nicht zu, so wenig wie sie beim jetzigen Verkehr in Triest zutrifft und wie sie überhaupt gar nicht denkbar ist Die Schiffahrt hat auch ihre Saison, der Verkehr steigt und fällt, je nach der Konjunktur und je nach der Jahreszeit, in welcher dieser oder jener Artikel zur Verschiffung gelangt, und dieser Umstand ist eben hauptsächlich die Ursache der heutigen eingangs erwähnten Kalamität im Triester Hafen. Jedermann weiß es und wir sehen es alle Tage, daß mitunter an einem Tage ein Schiff, dann aber wieder fünf Schiffe und mehr anlaufen, die dann draußen liegen bleiben und warten müssen, bis im Hafen für sie Platz geworden ist. Nun aber frage ich, wenn schon diese Umstände überall bekannt sind, sollen wir — wenn wir eine neue Anlage herstellen — wieder in den alten Fehler der Unzulänglichkeit und des Fortfrettens verfallen und uns immer und immer wieder mit halben Maßregeln begnügen und uns im Auslande den Vorwurf der Halbheit und den des Unvermögens, mit der Zeit und der Konkurrenz fortzuschreiten und den Kampf und den Wettbewerb um den Handel aufzunehmen, gefallen lassen?

Bei der neuen Anlage eines solchen Hafens müssen wir nicht das Minimum, nicht das normale Quantum, sondern das Maximum des Verkehres bei der Bemessung des Raumes im Auge haben. Mit einem Molo und einer Riva tun wir einen Schlag ins Wasser. Gegenwärtig wären mindestens zwei Moli und zwei Riven erforderlich, um nur einigermaßen für jene Zeit gerüstet zu sein, wo unser Triester

zed by Google

Handel den sicher zu erwartenden Aufschwung genommen haben wird. Das erkennen alle beteiligten Faktoren; jeder weiß, daß das, was jetzt gemacht werden soll, viel zu klein, zu wenig, gar nicht im Verhältnis stehend ist zu dem, was kommen wird. Jeder wünscht mehr, jeder hält eine größere Anlage für unbedingt notwendig. Aber wie so manches bei uns, auch diese Vergrößerung scheint an kleinlichen Geldfragen scheitern zu sollen. Schon jetzt bereitet die in Aussicht genommene ganz unzureichende Anlage Schwierigkeiten, denn wie es heißt, hat das Finanzministerium die für heuer präliminierten 1½ Millionen Kronen auf 700.000 Kronen heruntergestrichen. Immer ist es dasselbe Lied! Die besten Absichten, die besten fördernden Projekte scheitern an einer unwirtschaftlichen, weil in diesem Falle nicht angebrachten finanziellen Zurückhaltung der Staatsverwaltung, und die Folge davon ist, daß uns andere überflügeln.

Vergleichen wir nur Triest mit Genua! Es gibt wohl keinen sparsameren Staat als Italien. Italien hat auch gewiß allen Grund, vielleicht noch mehr als wir in Österreich, seinen Staatshaushalt in Ordnung zu erhalten, aber für seinen Genueser Hafen hat es Geld und Fürsorge, und dem ist es zuzuschreiben, daß heute Genua im Jahre zweieinhalbmal mehr verfrachtet als Triest. In Genua reicht der jetzige Hafen auch nicht mehr aus, man muß zu den merkwürdigsten Mitteln, namentlich beim Löschen der Waren greifen, um den die jetzigen Verhältnisse des Genueser Hafens weit überragenden Verkehr zu bewältigen, aber man zögert nicht lange, Abhilfe zu schaffen, eine radikale Abhilfe, nicht etwa mit einem Molo und einer Riva wie in Triest, sondern man geht daran, einen ganz neuen ungeheuren Hafen um den Preis von 42 Millionen Lire zu bauen, wie dies aus dem Plane des Hafens von Genua hervorgeht. Das tut das gewiß nicht reiche Italien, weil man dort weiß, daß dieses Geld seine guten Früchte trägt! Und doch ließe sich gewiß auch bei uns Abhilfe, das heißt das nötige Geld zu einem ordentlichen Hafenbau schaffen!

Ein weiterer Umstand muß hier besonders besprochen werden. Die zweite Eisenbahnlinie nach Triest soll — wie bemerkt — 1908 dem Verkehr übergeben werden. Dagegen sind die Unternehmer der gegenwärtig zur Ausführung gelangenden Hafenbauten nach den mit denselben abgeschlossenen Verträgen verpflichtet, diese Anlage im Jahre 1909 zu übergeben. Nach Ansicht der Fachleute wird aber angenommen, daß dieser Termin noch um wenigstens ein bis zwei Jahre überschritten werden wird. Wenn dies — wie zu befürchten — der Fall sein wird, so würden wir das traurige Schauspiel erleben, daß die zweite Bahnlinie nach Triest fertig, aber die Möglichkeit ausgeschlossen ist, die ein- und auslaufenden Waren aufzunehmen und zu befördern. Es ist wohl nicht nötig, die sich aus solcher Sachlage ergebende Situation zu schildern, wohl aber ist es sicher, daß, wenn dieselbe eingetreten ist, unser Ruf in der ganzen Welt im höchsten Grade geschädigt erscheint.

Faßt man das Gesagte kurz zusammen, so ergibt sich folgendes Bild:

1. Schon heute, bei dem relativ schwachen Verkehre erweisen sich die Triester Hafenanlagen und Einrichtungen als viel zu klein und unzureichend.

2. Um den Triester Verkehr zu beleben und in erfolgreiche Konkurrenz mit dem Auslande zu treten, werden die größten Anstrengungen gemacht.

Der Lloyd baut neue große Schiffe, die freie Schiffahrt wird behufs ihrer weiteren Entwicklung staatlich subventioniert, neue Frachtreglements werden eingeführt, unsere Exportbestrebungen nehmen einen intensiven Charakter an, die Schiffsfrachten sollen ermäßigt werden, alles zu dem Zwecke, Österreich die im Weltverkehre gebührende Stellung zu verschaffen. Der jetzige Warenumsatz in Triest wird dadurch wesentlich steigen, dagegen steht es fest, daß die Hafeneinrichtungen in Triest diesem Warenumsatze bei weitem nicht entsprechen.

3. Die zweite Bahnverbindung wird in sechs Jahren vollendet sein, es wird angestrebt, den ganzen österreichischen Export- und Importverkehr über Triest zu leiten und auch Süddeutschland statt wie bisher nach Genua nach Triest gravitieren zu lassen. Demgegenüber besitzt Triest einen Hafen, der schon heute zu klein und der erst in acht Jahren einen Zuwachs erhalten wird, welcher den gestellten Anforderungen voraussichtlich kaum zur Hälfte entsprechen wird.

Diese Gegensätze eröffnen eine überaus traurige Perspektive und es ist unbedingt nötig, mit allem Ernste und aller Energie schon jetzt die nötigen Schritte zu tun, um einen Zustand zu verhüten, dessen Folgen für unseren Staat und seinen Handel gar nicht abzusehen sind.

Die Mittel, welche zur Vermeidung dieser Folgen angewendet werden müssen, sind:

1. Der Molo IV wäre ausschließlich dem Lloyd zu überlassen und in das Freihafengebiet einzubeziehen.

2. Für die jetzigen Zwecke des Molo IV wäre ein neuer Molo zu bauen.

3. Der neue Hafen in der Bucht von Muggia hätte gegenüber dem jetzt zur Ausführung bestimmten Projekte zu bestehen: aus einem Molo von 350 Meter Länge und 100 Meter Breite und einem Molo von 400 Meter Länge und 120 Meter Breite und zwei Riven von je 350 Meter Länge, sowie dem Wellenbrecher vor dieser Anlage. Selbstverständlich müßten die diesen Hafenanlagen entsprechenden Lagerhäuser und Hangars gleichzeitig fertiggestellt werden.

4. Die neue Hafenanlage müßte, da die zweite Bahnlinie Triest im Jahre 1908 dem Betriebe übergeben wird, wenigstens zur einen Hälfte längstens bis Ende 1907, zur anderen Hälfte längstens bis 1909

fertiggestellt sein. Eine durchgreifende Vergrößerung des Triester Hafens ist auch aus dem Grunde geboten, und zwar bis zu dem angegebenen Termine, als Genua, von den Absichten, den Triester Hafen zu vergrößern, unterrichtet, daran geht, wie schon oben bemerkt, einen neuen bedeutenden, mit dem ersteren in Verbindung stehenden Hafen anzulegen.

Wenn man bedenkt, daß schon jetzt der Genueser Verkehr das Zweieinhalbfache des Triester beträgt, so kann man leicht ein Bild gewinnen, um welches Vielfache die Aufnahmsfähigkeit des Triester Hafens durch diejenige des Genueser überragt werden wird, wenn die Vergrößerung des letzteren durchgeführt ist. Bei den heutigen Genueser Hafenverhältnissen, die dem Verkehre kaum mehr entsprechen und eine Ausdehnung des Umsatzes nicht zulassen, haben wir ja schließlich von Genua über die jetzige Konkurrenz hinaus nichts mehr zu befürchten. Wenn aber einmal die neue Hafenanlage fertig und die Umsatzfähigkeit des Genueser Hafens um das Doppelte und mehr gestiegen ist, dann wehe unserem Triester Handel, wenn wir dagegen nicht gerüstet sind, wenn wir nicht jene Vorsorge getroffen haben, welche in den vorstehenden Ausführungen zum Ausdrucke gebracht ist! Sicher würde auch dann die Hoffnung, daß Süddeutschland zum Teile seinen Handel über Triest leiten werde, illusorisch, wenn auch die zweite Bahnlinie nach Triest eröffnet ist. Dadurch aber würde nicht nur Triest, sondern auch die Rentabilität der zweiten Bahnlinie in Frage gestellt.

Und nun noch ein Wort über die Anlage der Magazine und Hangars. Die Magazine für die Einlagerung der Waren in Triest entsprechen im allgemeinen den gestellten Anforderungen. Sie sind geräumig, luftig und solid gebaut und mit allen modernen Hebevorrichtungen versehen. Daß die Waren nicht direkt vom Schiff ins Magazin gebracht werden können, ist eine Erschwerung und Verteuerung der Manipulation, welche in der räumlichen Beschränkung des Triester Hafens liegt, zum Teile aber auch in der von Haus aus verfehlten und auch nicht zureichenden Krahnanlage. Abgesehen davon, daß kein einziger Krahn in Triest eine größere Last als 3000 Kilogramm zu heben im stande ist, kann die Reihenfolge der Krahne nicht geändert werden, das heißt, es kann nicht ein beliebiger Krahn zu einem an beliebiger Stelle verankerten Schiffe, sondern das Schiff muß zu jenem Krahne fahren, der zum Heben einer bestimmten Last geeignet ist.

Die Seebehörde in Triest verfügt wohl über einen Pontonkrahn für schwerere Lasten, indessen kostet die Beistellung desselben so viel Geld und Zeit, daß die Ein- oder Ausschiffung schwererer Güter per Hand meistens vorgezogen wird. Gegenwärtig hat die Lagerhausverwaltung zur Abhilfe dieses Übelstandes einen Pontonkrahn für eine Last von 15.000 Kilogramm bestellt, der an jeden beliebigen Ort transportiert werden kann; indessen, wenn man sich vorstellt, daß dieser Pontonkrahn immer unter Dampf gehalten werden muß und zu jeder Arbeit separat unter Dampf gesetzt sowie die Mannschaft zur Bedienung immer bereit sein soll, so liegt es nahe, daß diese Hebevorrichtung in Bezug auf die zu leistende, verhältnismäßig selten vorkommende Arbeit sehr teuer und umständlich ist und daher auch dem Zwecke nicht in gewünschter Weise entspricht. Trotzdem lassen sich bei der jetzigen Hafenanlage die geschilderten Übelstände auf eine andere Weise kaum beseitigen. Bei der neuen Anlage sollte aber darauf Bedacht genommen werden, daß die Hebevorrichtungen in rationeller und ausgiebigerer Weise vorgesehen werden und daß alle manuelle Arbeit auf ein Minimum beschränkt wird.

In dieser Beziehung gibt uns das neue, von einer englischen Gesellschaft in Genua im Hafen gebaute Magazin sehr schätzenswerte Anhaltspunkte. Dieses Magazin ist auf einem, den Hafen flankierenden Molo in der Länge von etwa 400 Meter sechs Stock hoch gebaut. Vor dem Magazin laufen längst desselben zwei Geleise. Die Schiffe legen unmittelbar am Molo an. Auf dem einen Geleise laufen die elektrisch betriebenen, weit ausladenden Krahne, auf dem andern die Waggons. Die mit großer Schnelligkeit arbeitenden Krahne laden direkt aus den Schiffen entweder in die Waggons oder in die unteren Stockwerke des Magazins. Die im Innern des letzteren befindlichen Aufzüge vermitteln den Verkehr zwischen den einzelnen Stockwerken. Wenn nun die beiden Geleise wiederholt durch Weichen miteinander verbunden werden, so ist es leicht, die Krahne verschiedener Tragfähigkeit in ihrer Reihenfolge zu wechseln.

Wien, im August 1902.

Otto Günther,
Mitglied des Subkomitees.

Die weiteren Beratungen über die Frage des Triester Hafens gestalteten sich in nachfolgender Weise:

3.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 4. Sitzung des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehrs vom 8. Jänner 1903.

Vorsitzender Herrenhausmitglied Arthur **Krupp**: Wir kommen zum 2. Punkte der Tagesordnung: Bericht des Herrn Zentraldirektors Günther bezüglich beschleunigter Erweiterung des Triester Hafens.

Referent Zentraldirektor Otto **Günther**: Ich glaube, daß mein Bericht nicht so lange Zeit in Anspruch nehmen wird als der vorausgegangene. Ich bin kein Freund von vielen Worten und nehme an, daß mein schriftlicher Bericht von Ihnen zur Kenntnis genommen worden ist.

Ich betrachte diese ganze Angelegenheit vom Konkurrenzstandpunkte, vom Standpunkte des geschäftlichen Selbsterhaltungstriebes. Von diesem Gesichtspunkte aus stehe ich auch dem Antrage des Herrn v. Schoeller*) vollständig sympathisch gegenüber. Die Konkurrenz, welche wir mit dem Auslande, in erster Linie mit Deutschland zu führen haben, verpflichtet uns, ein ganz besonderes Augenmerk auf unseren Hafen in Triest zu lenken.

Ich möchte den Gegenstand, über den ich heute zu berichten habe, eigentlich als den Schlüssel aller unserer Bestrebungen, die wir unter den Komplex des Seeverkehrs subsumieren, betrachten. Wenn wir nicht in der Lage sind, die Waren, welche nach Triest kommen und von Triest abgehen, rechtzeitig, prompt und gegen die Einflüsse der Witterung geschützt verfrachten zu können, so ist alles, was wir sonst anstreben, bedeutungslos. Die österreichische Industrie ist allerdings nicht in dem Maße wie die deutsche unbedingt auf den Export angewiesen, aber unser Konsum im Inlande erreicht auch nicht die Produktionsfähigkeit unserer Industrie, und wir müssen, ebenso wie Deutschland gezwungen ist, seinen großen Überschuß an Produkten an das Ausland abzugeben, darauf bedacht sein, auch unsrerseits uns Absatzgebiete in der Fremde zu schaffen. Ich reflektiere nicht auf den Export nach Westen, wohl aber glaube ich, haben wir das Recht zu verlangen, daß wir den Osten, ich möchte sagen: das natürliche Absatzgebiet, das wir früher einmal zum großen Teile gehabt haben, das uns aber jetzt zum großen Teile verloren gegangen ist, wieder erobern.

Schon heute, wo unser Export, unser Handel via Triest ein relativ geringer ist, zeigt es sich, daß unsere Triester Hafenverhältnisse dem Umschlagsverkehre bei weitem nicht entsprechen. Es ist ein trauriges Bild, welches sich uns bei unserem Besuche in Triest geboten hat. Wir fanden allerdings schöne, große Lagerhäuser, die dem Zwecke entsprechend vollständig aufnahmsfähig sind, wir fanden aber, daß die Hangars, welche zur unmittelbaren Entladung und Einladung gehören, lange nicht ausreichen, ja es ist von Angestellten des Lloyd offen zugestanden worden, daß bei etwas regerem Verkehre nicht einmal das Doppelte des Raumes, ja kaum das Dreifache ausreichen würde. Das liegt darin, daß eben nur auf einigen Moli, ich glaube sogar nur auf einem Molo, sechs kleine Hangars vorhanden sind, welche eben nicht imstande sind, die Waren aufzunehmen. Daher kommen die vielen Klagen, welche über die Expedition beim Triester Verkehr laut geworden sind.

Ich habe mich in dem Ihnen vorliegenden Berichte ziemlich eingehend mit dem Bau von Hangars beschäftigt und vorgeschlagen, daß man wie in Genua derartige Hangars aus Eisen herstelle, welche durch eine ganz geringfügige Manipulation zu offenen Schuppen umgestaltet werden können, so daß an jeder Stelle des Hangars die Ware ein- und ausgeladen werden kann. Ein mehrstöckiger Hangar, wie wir sie in Triest haben, entspricht dem Bedürfnisse und seinem Zwecke nicht. Denn bei der kurzen Zeit, die eine Ware in einem Hangar zu liegen hat, ist die Hinaufbeförderung in obere Stockwerke kostspielig und wird auch von den Bediensteten der Schiffahrtsgesellschaften ungerne geleistet. In Genua ist das nicht der Fall. Dort geht der Verkehr, der ungleich reger als in Triest ist, spielend vor sich.

Man hat jetzt, um dem Lloyd die Möglichkeit zu geben, die zu expedierenden Waren vor Wind und Wetter zu schützen, den Molo IV zum Teile für die Zwecke des Lloyd heranzuziehen beschlossen. Zum Teile nur. Das ist aber auch nur ein unvollkommenes Auskunftsmittel und wird bei einigermaßen erhöhtem Verkehre nicht ausreichen.

Der Kardinalpunkt, meine Herren, worauf das Augenmerk und alle Bestrebungen bezüglich der Ausgestaltung des Triester Hafens gerichtet sein muß, ist die Anlage des neuen Hafens in Triest mit Rücksicht auf den Verkehr, wie er sich gestalten wird, wenn einmal die zweite Bahnlinie nach Triest gebaut

*) Antrag, betreffend Bestimmungen des Marinesubventionsgesetzes zur Förderung der Geschwindigkeit der Handelsschiffe, sowie ihre Eignung für Zwecke der Landesverteidigung. Protokoll der 4. Sitzung des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehres vom 8. Jänner 1903, S. 2—17, 28—29.

Digitized by Google

sein wird. Die Regierung hat, wie uns früher wenigstens mitgeteilt worden ist, beabsichtigt, beim Bahnhof von S. Andrea zunächst einen Molo von 300 Meter Länge und 100 Meter Breite und eine Riva von 350 Meter Länge zu bauen. Sie hat gerechnet, daß durch diese Anlage ein Umschlag von einer Million Tonnen pro Jahr ermöglicht wird. Wenn der Schiffsverkehr durch die 300 Arbeitstage des Jahres hindurch vollständig gleichmäßig vor sich ginge, wäre ein solcher Umschlag vielleicht zur Not zu bewältigen. Die Schiffahrt hat aber ihre Saison, sie ist eine unregelmäßige. An einem Tage kommen mehr, an einem anderen weniger Schiffe in Triest zur Ein- und Ausfahrt, und bei nur etwas stärkerem Verkehr ist es ganz ausgeschlossen, daß mit diesen zunächst in Aussicht genommenen Hafenanlagen das Auslangen gefunden werden kann.

Ich erlaube mir in dieser Beziehung auf die Verhältnisse des Marseiller Hafens hinzuweisen. In Marseille gibt es Moli, Riven und Wellenbrecher in der abgewickelten Länge von 16.000 Metern. Es können dort in Summa pro Jahr 6,400.000 Tonnen umgeschlagen werden, so daß auf den Meter Entwicklung 400 Tonnen entfallen. Wenn wir annehmen, daß in Marseille einige Becken ausschließlich für Linienschiffe und Passagierschiffe bestimmt sind, so kann man rechnen, daß pro Meter Entwicklung in Marseille 500 Tonnen entfallen.

Nehmen wir nun diese Ziffer in Triest an. In Triest würden wir bei einem Molo von 300 Meter Länge und 100 Meter Breite und einer Riva von 350 Meter Länge eine Entwicklung von 1050 Meter haben. Bei 500 Tonnen ergibt das pro Jahr einen Umschlag von 525.000 Tonnen, also viel weniger als das, was in Aussicht genommen war. Wenn wir nach meinem Antrag einen Molo von 350 Meter Länge und 100 Meter Breite bauen, einen zweiten von 400 Meter Länge und 120 Meter Breite und dazwischen eine Riva von 350 Meter Länge, so würden wir bei 500 Tonnen pro Meter und Jahr einen Umschlag von 1,210.000 Tonnen erzielen können.

Das ist ungefähr das, was für die erste Zeit nach der Eröffnung der zweiten Bahnlinie nach Triest in Aussicht genommen war. Wenn wir aber annehmen — und das ist die Ansicht der Triester Kaufleute — daß einige Jahre nach der Eröffnung der zweiten Bahnlinie der Triester Umschlag das Doppelte erreicht hat, so würde auch diese von mir vorgeschlagene vergrößerte Anlage des Triester Hafens bei weitem nicht mehr ausreichen. Das Maximum der Hafenanlage bei S. Andrea, welches durch die Anlage des Lloydetablissements bestimmt ist, würde sein: 3 Moli, einer von 350 Meter Länge und 100 Meter Breite und zwei von je 400 Meter Länge und 120 Meter Breite, sowie zwei Riven von je 350 Meter Länge, mit einer Entwicklung von 3340 Meter, so daß bei ebenfalls 500 Tonnen pro Meter ein Umschlag von 1,670.000 Tonnen erzielt werden könnte. Das ist das Mindeste, was einige Jahre nach Eröffnung der zweiten Bahnlinie nach Triest zu erwarten ist.

Daraus geht hervor, daß unter allen Umständen das jetzige Projekt der Regierung mit einem Molo und einer Riva unauskömmlich ist, daß aber auch der von mir als Minimum vorgeschlagene Ausbau zweier Moli und einer Riva nicht lange ausreichend, und daß es unbedingt nötig ist, die Hafenanlage in Triest in dem Maximalausmaße bis an die Werkstätten des Lloyd durchzuführen.

Ob es wahr ist, weiß ich nicht, aber wie mir von vertrauenswürdiger Seite mitgeteilt wurde, soll diese von der Regierung zunächst in Aussicht genommene Anlage des Hafens in Triest an der Bucht von Muggia im Jahre 1909 vollendet werden. Die zweite Bahnlinie nach Triest wird im Jahre 1908 zu Ende geführt sein. Ich glaube bestimmt, daß die Fertigstellung der Bahn auch nicht einen Tag über das Jahr 1908 hinaus benötigen wird. Im Jahre 1908 wird diese zweite Bahnlinie vollständig dem Verkehre übergeben werden können. Wenn nun die Hafenanlage im Jahre 1909 fertig sein soll, was niemand glaubt — es behauptet vielmehr jeder, es werde 1910, 1911, ja vielleicht 1912 werden — so werden wir ein Schauspiel erleben, welches ich Ihnen heute nicht zu schildern brauche. Die ganze Welt wird wieder von uns sagen, daß wir wohl gewollt, aber nicht gekonnt haben. Daher empfehle ich dem geehrten Subkomitee, meinem Antrage zuzustimmen und dem Ministerium zu empfehlen, den Ausbau des Hafens von Triest in dem von mir vorgeschlagenen Ausmaße unbedingt schon jetzt zur Durchführung zu bringen.

Meine Herren! Wir wissen, daß wir bei unserer zweiten Bahnlinie nach Triest wesentlich auf den süddeutschen Verkehr Rücksicht genommen haben. Wenn es uns gelingen sollte, diesen süddeutschen Verkehr, der gegenwärtig nach Genua gravitiert, über Triest zu lenken, so ist anzunehmen, daß jene Quantitäten umgeschlagen werden, welche ich bei meinem Kalkül in Rechnung gezogen habe. Die italienische Regierung aber, von der Absicht wohl unterrichtet, daß wir unseren Hafen in Triest zu vergrößern trachten, ist nicht müßig. Die italienische Regierung, welcher der Hafen und der Handelsverkehr in Genua außerordentlich am Herzen liegen, schreckt vor keinen Kosten zurück, um diesen Hafen zeitgemäß auszugestalten. Schon heute schlägt Genua 2½mal mehr Tonnen um als wir in Triest. Wenn der neue Hafen in Genua, den man um den Preis von 42 Millionen Lire zu bauen beabsichtigt, fertig ist und wir in Triest nicht vorgesorgt haben, so ist der Kalkül, daß wir die süddeutschen Waren über Triest leiten, ein vollständig falscher gewesen, dann wird nach wie vor der süddeutsche Transport über Genua gehen und Triest wird den Zwecken, die wir im Auge haben, nicht entsprechen.

Digitized by Google

Ich glaube, die wenigen Worte, die ich mir an Sie zu richten erlaubte, waren klar und deutlich. Wenn wir die Zeit nicht verstehen, werden alle unsere Bestrebungen, den Triester Platz für Österreich zu dem zu machen, was wir als österreichische Patrioten wollen, vergeblich sein. Ich empfehle Ihnen daher den Antrag zur Annahme. *(Beifall.)*

Mitglied Ritter v. **Hütterott**: Der Antrag des hochverehrten Herrn Zentraldirektors Günther und seine Begründung waren so den Tatsachen entsprechend und überzeugend und die Gefahr, wenn er nicht angenommen wird, ist für Triest so groß, daß ich als Triestiner im Interesse der zukünftigen Entwicklung Triests, aber auch der ganzen Monarchie das geehrte Subkomitee nur bitten kann, diesen Antrag ohneweiters per acclamationem anzunehmen.

Mitglied **Economo**: Auch ich als Vertreter der Handelskammer Triest muß erklären, daß die Anträge des Herrn Zentraldirektors Günther, als sie in Triest bekannt wurden, sowohl in der Handelskammer als allgemein mit großer Freude begrüßt worden sind. Nicht bloß Triest sondern ganz Österreich wird daraus nur Vorteil ziehen können. Auch ich bitte daher dringend, diese Anträge anzunehmen und drücke zu gleicher Zeit im Namen Triests dem Herrn Referenten Günther den verbindlichsten Dank aus.

Mitglied **Holzer**: Ich bin mit den Ausführungen des Herrn Referenten Günther beinahe in allen Punkten einverstanden. Eine kleine Ausnahme möchte ich nur in Bezug auf Punkt 4 seiner Anträge machen. Herr Zentraldirektor Günther schlägt als Vollendungstermin für den neuen Hafen in S. Andrea für die eine Hälfte das Jahr 1907 und für die andere Hälfte das Jahr 1909 vor. Ich glaube, in dieser Beziehung ist Herr Zentraldirektor Günther etwas zu bescheiden. Die neue Eisenbahnlinie nach Triest, unbedingt die Einmündung von S. Andrea, soll nach dem Bauprogramm bereits im Oktober 1905 eröffnet werden und diese Linie hätte wohl sehr wenig Wert, speziell die über Optschina führende, wenn bis dahin für die Schiffe nicht Gelegenheit geschaffen wird, unmittelbar bei der Station S. Andrea ein- und auszuladen. Ich möchte daher bitten, daß man bezüglich der Vollendung wenigstens eines Molos bereits den Termin für das Jahr 1905 festsetzen würde.

Reichsratsabgeordneter Ritter v. **Vukovič**: Ich habe hier zwar nicht die Interessen von Triest zu vertreten, freue mich aber von ganzem Herzen, daß auch in dieser Körperschaft ein einstimmiger Beschluß zu Gunsten Triests zu stande kommt. Wir erwarten, daß der Handel von Triest durch diesen Beschluß noch mehr wachsen und dadurch auch unsere Schiffahrt, an welcher wir Dalmatiner so interessiert sind, einen größeren Aufschwung nehmen wird. Ich kann nur auch meinerseits den Herrn Zentraldirektor zu dem ausgezeichneten Elaborat beglückwünschen, für welches ihm Triest wohl sehr dankbar sein muß und welches jedenfalls zur Hebung unseres ersten Handelsemporiums beitragen wird. Aber wir haben nicht allein für den Hafen von Triest zu sorgen, es existieren auch andere Häfen, welche eine gewisse kommerzielle und industrielle Bedeutung für Triest haben. Darum möge mir gestattet sein, auch für diese anderen Häfen ein paar Worte zu sprechen.

Ich will im Augenblicke nur die Häfen von Spalato und Sebenico erwähnen. Die Regierung, respektive unsere Vertretungskörper haben nach jahrzehntelangen Kämpfen sich endlich entschlossen, eine Bahnverbindung von Spalato nach Sinj zu führen. Damit ist den Wünschen Dalmatiens nicht entsprochen, denn wir wünschen eine direkte Verbindung mit der Monarchie. Wie immer es mit der Verbindung, die Spalato mit Bosnien erhalten wird, sein mag, werden die Hafenanlagen von Spalato absolut nicht ausreichen. Es wird in Spalato dasselbe wie in Triest geschehen. Man wird eine Bahn haben, aber keinen Hafen, der den Verkehrsanforderungen zu entsprechen in der Lage sein wird.

Ich bin so frei, Sie zu bitten, daß Sie, indem Sie sich für die berechtigten Wünsche Triests in Bezug auf die Ausgestaltung der Hafenanlagen aussprechen, Wünsche, welche im Interesse der ganzen Monarchie gelegen sind, auch meinen Antrag annehmen, die Ausgestaltung des Hafens von Spalato anzustreben und durchzusetzen.

Einen zweiten Antrag möchte ich bezüglich des Hafens von Sebenico stellen. Ich bitte, nicht zu glauben, daß ich Sie mit unnützen Anträgen überrumpeln will; es sind Anträge, die tatsächlich den Bedürfnissen entsprechen. Wenn ich auf die anderen Häfen von Dalmatien reflektieren wollte, müßte ich ein ganzes Dutzend von Häfen erwähnen. Sebenico hat vermöge der Tätigkeit, welche einzelne Industrielle entwickelt haben, auch eine Industriebahn nach Bosnien bekommen. In Sebenico sind ferner mächtige Industrieanlagen geschaffen worden, größtenteils durch italienische Unternehmungen, teilweise aber auch durch österreichische. Es ist alle Aussicht vorhanden, daß in ein paar Jahren Sebenico eine blühende Industriestadt sein wird. In Sebenico steht es aber so wie in Spalato in Bezug auf die Hafenanlagen schlecht. Ich brauche nur zu erwähnen, daß die Eisenbahnstation Sebenico, statt am Hafen zu liegen, oben am Berge liegt, so daß Schiffahrt und Handel von dieser Station keinen Nutzen haben. Ich möchte daher bitten, daß der Industrierat auch meine Anträge für diese zwei Häfen, welche in kommerzieller und industrieller Hinsicht Wichtigkeit

Digitized by Google

haben und im Laufe der Jahre noch mehr erlangen werden, akzeptiert.

Meine Anträge lauten:

„Der Industrierat wolle beschließen:

Die hohe Regierung wird eingeladen, mit aller Beschleunigung die nötigen Vorkehrungen behufs Ausgestaltung, respektive Erweiterung und vervollkommnete Ausrüstung des in kommerzieller Hinsicht so wichtigen Hafens von Spalato zu treffen, wobei auf Nachstehendes ganz besonders Rücksicht zu nehmen sein werde."

Der zweite Antrag lautet:

„Der Industrierat wolle beschließen:

Mit Hinblick auf die industrielle und Verkehrstätigkeit, welche in Sebenico herrscht und schon gegenwärtig danach angetan ist, daß die dortigen Hafenanlagen für den bestehenden Verkehr nicht mehr ausreichen, wird die hohe Regierung eingeladen, die zu der Ausgestaltung des Hafens erforderlichen Bauten ehetunlichst in Angriff zu nehmen."

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer**: Ich würde auf das Wort nicht reflektieren, wenn wir auf den einzigen rationellen Antrag des Herrn v. Hütterott eingegangen wären, die Anträge des Herrn Zentraldirektors Günther per acclamationem anzunehmen. Nachdem die Diskussion aber schon einmal begonnen hat, bin ich zu der Erklärung genötigt, daß ich von meinem Standpunkte aus die Pflicht habe, die Errichtung der Molos und der Anlagen und alles, was Herr Günther angeregt hat, zu unterstützen, weil sonst die vielen Hunderte von Millionen, welche der Staatsschatz für die dritte Eisenbahnverbindung mit Triest ausgegeben hat, als absolut verloren betrachtet werden müßten. Nachdem aber stante concluso die mit einem so großen Betriebskoeffizienten arbeitende Bahn nach Triest gebaut wird, würde sie ein Torso sein, wenn man das letzte nicht schaffen würde, das dazu gehört, nämlich die Möglichkeit, den Verkehr, den man anstrebt, auch zu bewältigen. Herr Günther hat in seinem ausgezeichneten Referate alle diese Motive gründlich behandelt und ich kann mich nur einverstanden erklären. Ich muß aber von meinem kontinentalen Standpunkte betonen, daß ich erstens darin nicht nur eine Triester, sondern eine allgemein österreichische Frage sehe, zweitens eine fiskale Frage für die Gebirgsbahn nach Triest und drittens, daß ich mir nicht denken kann, daß Triest einen anständigen Seeverkehr haben kann, wenn es die Massenfrachten nicht bekommt und diese kann es nicht bekommen, wenn nicht die Verkehrsgelegenheiten und Speditionsmöglichkeiten und alles, was zu einem großen Verkehre gehört, geschaffen werden. Ich stimme mit dem Herrn Referenten vollständig überein und werde ihn auch an anderer Stelle unterstützen.

Was die Anträge des Kollegen Vuković anbelangt, sind mir speziell Dalmatiner Fragen immer sehr sympathisch. Es gilt hier dasselbe wie für Triest. Die Dalmatiner verlangen mit Recht, daß man ihre Häfen ausbaut. Ich kenne Dalmatien und die beiden Häfen und alles, was der Kollege Vuković gesagt hat, ist richtig. Wenn ich auch den allgemeinen Standpunkt vertrete, daß man bei Gelegenheit Triests nicht Spalato und Sebenico hereinziehen soll, bin ich doch der Ansicht, daß wir dem Plenum vorschlagen sollen, die Anträge des Kollegen Vuković in der Form von Resolutionen anzunehmen.

Referent: Es ist mir außerordentlich angenehm zu hören, daß in diesem Punkte gar keine Meinungsverschiedenheit besteht und ich glaube, durch die Einmütigkeit unserer Ansichten in Bezug auf die Ausgestaltung des Triester Hafens wird sich die hohe Regierung veranlaßt sehen, das, was wir hier vorgebracht haben, auch ernst zu nehmen und ich denke, daß ein segensreicher Erfolg aus unseren Beratungen sich ergeben wird.

Es ist in der Debatte der Wunsch geäußert worden, den ersten Molo möglichst schon bis 1905 fertigzustellen. Ob das möglich ist, vermag ich nicht zu sagen, ich bezweifle es beinahe. Die technische Arbeit ist doch eine so bedeutende, daß sie im Zeitraume von drei Jahren kaum gelöst werden kann. Vielleicht wird uns Herr Hofrat Hillinger, der über diese Arbeiten genau orientiert ist, Aufschlüsse geben. Zu wünschen wäre die Fertigstellung bis 1905 jedenfalls und ich glaube nicht, daß wir uns ablehnend verhalten sollen.

Was die Anträge des Herrn Abgeordneten Hofrates v. Vuković betrifft, kennen wir sie noch nicht genau. Er hat sie im Detail schriftlich formuliert und wir werden sie nachher zur Kenntnis nehmen. Ich glaube, daß wir sie in der nächsten Zeit im Subkomitee prüfen und die entsprechenden Anträge stellen sollen.

Auch ich fasse so wie der Herr Abgeordnete Dr. Kolischer den Ausbau des Triester Hafens nicht als eine Triester, sondern als eine eminent österreichische Angelegenheit auf. Ich gehe weiter und sage: Alles was aus Österreich hinausgelangt und was von draußen hereinkommt, soll über Triest und über unsere Donau gehen. Damit ist mir nicht gedient, daß wir unsere Waren auch ferner über Bremen und Hamburg exportieren und hereinbefördern.

Ich glaube, es ist ganz gut möglich, daß wir alles, was wir in Österreich aus der Fremde brauchen, über unsere heimischen Gewässer leiten. Ich habe auch in dem schriftlichen Berichte ganz besonders hervorgehoben: Kein Franzose, kein Deutscher wird es sich gefallen lassen, daß Waren über Österreich nach

Digitized by Google

Frankreich oder Deutschland laufen; sie werden alles durch die heimischen Häfen beziehen.

Von diesem Gesichtspunkte aus, durch diese Idee enflammiert, habe ich die Anträge gestellt, welche ich mir nunmehr vorzulesen erlauben werde und die ich Sie anzunehmen bitte:

1. Der Molo IV wäre ausschließlich dem Lloyd zu überlassen und in das Freihafengebiet einzubeziehen.

2. Für die jetzigen Zwecke des Molo IV wäre ein neuer Molo zu bauen.

3. Der neue Hafen in der Bucht von Muggia hätte gegenüber dem jetzt zur Ausführung bestimmten Projekte zu bestehen: aus einem Molo von 350 Meter Länge und 100 Meter Breite und einem Molo von 400 Meter Länge und 120 Meter Breite und zwei Riven von je 350 Meter Länge, sowie dem Wellenbrecher vor dieser Anlage. Selbstverständlich müßten die diesen Hafenanlagen entsprechenden Lagerhäuser und Hangars gleichzeitig fertiggestellt werden.

4. Die neue Hafenanlage müßte, da die zweite Bahnlinie Triest im Jahre 1908 dem Betriebe übergeben wird, wenigstens zur einen Hälfte längstens bis Ende 1907, zur anderen Hälfte längstens bis 1909 fertiggestellt sein. Eine durchgreifende Vergrößerung des Triester Hafens ist auch aus dem Grunde geboten, und zwar bis zu dem angegebenen Termine, als Genua, von den Absichten, den Triester Hafen zu vergrößern, unterrichtet, daran geht, wie schon oben bemerkt, einen neuen bedeutenden, mit dem ersteren in Verbindung stehenden Hafen anzulegen.

Vorsitzender: Bevor ich über die Anträge des Herrn Referenten abstimmen lasse, möchte ich auf die Frage zurückkommen, die er selbst an Herrn Hofrat Hillinger gestellt hat, indem er ihn bat, sich darüber zu äußern, ob es möglich wäre, dem berechtigten Wunsche des Herrn Holzer, daß der erste Molo schon im Jahre 1905 vollendet werde, Rechnung zu tragen. Es hat keinen Zweck darüber abzustimmen, bevor Herr Hofrat Hillinger erklärt, ob dies möglich oder nicht möglich ist.

Hofrat **Hillinger:** In Bezug auf die an mich gerichtete Frage, ob es möglich ist, daß die Hafenanlage in S. Andrea bereits im Jahre 1905 derart vollendet ist, daß sie für die Zwecke der eventuellen Inbetriebsetzung des einen Teiles der Tauernlinie, der sogenannten Wochein-Triester Linie zur Verfügung gestellt werden könnte, kann ich nur die Erklärung abgeben, daß die Stellungnahme des Handelsministeriums in dieser Frage nicht eine einseitige sein kann. Wir sind in dieser Frage immer an die Stellungnahme des Finanzministeriums gebunden und das Handelsministerium ist infolgedessen nicht in der Lage, einseitig den Termin festzustellen. Ich bin darum auch nicht in der Lage, eine ganz präzise Antwort auf die Frage des Herrn Zentraldirektors, beziehungsweise des Herrn Obmanns des sehr geehrten Ausschusses zu geben.

Vorsitzender: Es würde sich um die Frage handeln, ob es technisch möglich ist, die Anlage bis 1905 fertig zu stellen.

Hofrat **Hillinger:** Die technische Möglichkeit steht immer im Zusammenhange mit den Mitteln, die man dem Ingenieur zur Verfügung stellt. Es ist selbstverständlich, daß bei einer solchen Forcierung einer Arbeit, um sie in einer beinahe um mehr als die Hälfte kürzeren Zeit zu vollenden, auch die Herstellungskosten sich sehr bedeutend höher stellen würden. Hauptsächlich im Hinblicke auf diesen Umstand habe ich meine Erklärung dahin einschränken müssen, daß diese Frage in erster Linie von unserem Finanzministerium abhängt.

Aber selbst, wenn uns vom Finanzministerium von heute an die reichlichsten Mittel zur Verfügung gestellt würden, würde noch ein größerer Zeitraum notwendig sein. Es könnte ja nicht einmal von der Hälfte der Zeit mehr die Rede sein, sondern fast von einem Viertel der Zeit und da wäre die Vollendung kaum in den Bereich der Möglichkeit mehr zu ziehen, selbst bei dem Aufwande größerer Mittel.

Die Herren des sehr geehrten Ausschusses haben ja die Pläne eingesehen. Sie haben auch alle möglichen Auskünfte über die Quantitäten erhalten, die zu effektuieren sind, und Sie haben auch die Arbeiten in natura gesehen: Sie wissen also, daß heute erst ein verhältnismäßig verschwindender Teil der Arbeit geleistet ist, speziell für die Hafenanlagen S. Andrea.

Vorsitzender: Nach dieser Erklärung des Herrn Hofrates Hillinger, daß selbst bei Anwendung größerer Mittel es sehr fraglich wäre, ob der Wunsch, daß der eine Molo bereits im Jahre 1905 vollendet werde, erfüllt werde, stelle ich an Herrn Holzer die Frage, ob er trotzdem eine Abstimmung über seinen Antrag wünscht.

Mitglied **Holzer:** Ich ziehe meinen Antrag zurück, erlaube mir aber, die Bemerkung zu machen, daß es mir doch sonderbar scheint, daß das Bauprogramm des Eisenbahnministeriums nicht Hand in Hand mit jenem des Handelsministeriums geht.

Vorsitzender: Nachdem Herr Holzer seinen Antrag zurückgezogen hat, kommt der Antrag des Herrn v. Hütterott auf en bloc-Annahme der Anträge

gitized by Google

des Herrn Günther zur Abstimmung. Ich bitte jene Herren, die mit diesem Antrage einverstanden sind, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Ich bitte um die Gegenprobe. *(Nach einer Pause.)* Der Antrag ist einstimmig angenommen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer:** Ich bitte dies auch im Protokoll zu konstatieren.

Vorsitzender: Wird geschehen.

Referent **Günther:** Ich möchte nun noch bitten, weiters auch folgende Resolution zu genehmigen:

„Bei dieser Gelegenheit wolle der Industrierat der hohen Regierung angelegentlichst empfehlen, mit Bezug auf die der zukünftigen Entwicklung des Verkehrs entsprechende Ausgestaltung des Triester Hafens sich nicht allein auf die augenblicklich notwendigen partiellen Erweiterungsanlagen zu beschränken, sondern den ehesten systematischen Ausbau des Triester Hafens nach einem umfassenden rationellen und einheitlichen Gesamtplane ins Auge zu fassen und hiebei die Sicherstellung der erforderlichen Mittel auf dem Wege einer speziellen Investitionsanleihe in Erwägung zu ziehen."

Vorsitzender: Wünscht jemand zu diesem Antrage das Wort? *(Niemand meldet sich.)* Es ist nicht der Fall. Wir schreiten zur Abstimmung. Ich ersuche jene Herren, welche mit der verlesenen Resolution einverstanden sind, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Ich bitte um die Gegenprobe. *(Nach einer Pause:)* Die Resolution ist gleichfalls einstimmig angenommen.

Wir kommen nun zu den Anträgen des Herrn v. Vuković in dieser Angelegenheit. Herr Zentraldirektor Günther hat den Antrag gestellt, daß diese Anträge den betreffenden Referenten zugewiesen und sohin über dieselben dem Subkomitee berichtet werden soll. Wünscht jemand zu diesem Antrage das Wort. *(Niemand meldet sich.)* Es ist dies nicht der Fall. Diejenigen Herren, welche diesem Antrage Günther zustimmen, wollen die Hand erheben *(Geschieht.)* Angenommen.

4.

Bericht des Subkomitees zur Vorberatung der Fragen des Seeverkehrs, betreffend die beschleunigte Erweiterung des Triester Hafens.

Dieser Bericht ist gleichlautend mit dem auf Seite 8 ff. wiedergegebenen Referate des Mitgliedes Otto Günther. Auf Grund desselben hat das Subkomitee folgenden

Antrag

gestellt:

Der Industrierat wolle beschließen:

„1. Indem der Industrierat auf die Dringlichkeit einer beschleunigten Erweiterung des Triester Hafens hinweist und diesfalls den vorstehenden Bericht der vollsten Würdigung des hohen Handelsministeriums empfiehlt, gibt derselbe in dieser Angelegenheit sein Gutachten, wie folgt, ab:

1. Der Molo IV wäre ausschließlich dem Lloyd zu überlassen und in das Freihafengebiet einzubeziehen.

2. Für die jetzigen Zwecke des Molo IV wäre ein neuer Molo zu bauen.

3. Der neue Hafen in der Bucht von Muggia hätte gegenüber dem jetzt zur Ausführung bestimmten Projekte zu bestehen: aus einem Molo von 350 Metern Länge und 100 Metern Breite und einem Molo von 400 Metern Länge und 120 Metern Breite und zwei Riven von je 350 Metern Länge, sowie dem Wellenbrecher vor dieser Anlage. Selbstverständlich müßten die diesen Hafenanlagen entsprechenden Lagerhäuser und Hangars gleichzeitig fertiggestellt werden.

4. Die neue Hafenanlage müßte, da die neue Bahnlinie nach Triest im Jahre 1908 dem Betriebe übergeben wird, zu der einen Hälfte spätestens bis Ende 1907, zur anderen Hälfte längstens bis 1909 fertiggestellt und dem Verkehre übergeben sein. Eine durchgreifende Vergrößerung des Triester Hafens bis zu dem angegebenen Termine ist mit Rücksicht auf die Konkurrenzfähigkeit Triests gegenüber den anderen bedeutenden Mittelmeerhäfen unbedingt geboten.

Digitized by Google

II. Bei dieser Gelegenheit empfiehlt der Industrierat der hohen Regierung angelegentlichst, mit Bezug auf die der zukünftigen Entwicklung des Verkehres entsprechende Ausgestaltung des Triester Hafens sich nicht allein auf die augenblicklich notwendigen partiellen Erweiterungsanlagen zu beschränken, sondern den ehesten systematischen Ausbau des Triester Hafens nach einem umfassenden, rationellen und einheitlichen Gesamtplane ins Auge zu fassen und hiebei die Sicherstellung der erforderlichen finanziellen Mittel im Wege einer speziellen Investitionsanleihe in Erwägung zu ziehen."

Wien, am 8. Jänner 1903.

Arthur Krupp,
Obmann.

Otto Günther,
Referent.

5.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der VII. Plenarsitzung vom 26. Jänner 1903.

Vorsitzender Seine Exzellenz Sektionschef Dr. Freiherr v. **Weigelsperg**: Hochverehrte Herren vom Industrierat! Es wird mir die Ehre zuteil, diesen Platz einzunehmen, nachdem Seine Exzellenz der Herr Handelsminister durch unaufschiebbare Berufsgeschäfte verhindert ist, auch in der gegenwärtigen Sitzung den Vorsitz zu führen. Ich erlaube mir, meine Herren, die Sitzung zu eröffnen, und gelangen wir zum nächsten Punkt der Tagesordnung, das ist zum Berichte des Subkomitees zur Vorberatung der Fragen des Seeverkehres, betreffend die beschleunigte Erweiterung des Triester Hafens. Referent ist das Mitglied Herr Otto Günther und ich lade ihn ein, das Referat zu erstatten.

Referent Otto **Günther**: Vor ungefähr acht Tagen haben wir in den Zeitungen gelesen, daß von den beteiligten Ministerien Beratungen gepflogen werden, welche denselben Gegenstand behandeln als den, über den ich jetzt namens Ihres Subkomitees zu referieren die Ehre habe. Wir haben da gehört, daß nicht nur ein Generalplan für die Vergrößerung des Triester Hafens ausgearbeitet werden soll, sondern es sind auch Beschlüsse gefaßt worden, die sich in Ziffern ausdrücken, und zwar in so enormen Ziffern, daß, wenn diese Absicht und Beschlüsse zur Tat werden, wir sagen müssen, daß über unsere Erwartung hinaus, über das hinaus, was Ihnen Ihr Subkomitee empfiehlt, von der hohen Regierung vorgesorgt wird. Man spricht von 100 Millionen Kronen oder nahezu 100 Millionen Kronen, das ist eine Ausgabe, durch die das, was wir mit Triest und für Triest anstreben, voll und ganz realisiert wird. Es würde nach dem, was ich gesagt habe, eigentlich kaum noch nötig sein, Ihnen ein eingehendes Referat zu erstatten, aber ich glaube, es sind schon mehr Beschlüsse nicht zur Ausführung gelangt, meistens wegen des sogenannten nervus rerum, und daher ist es gut, daß wir uns vollständig über die Sache klar werden, und ist es gut, daß die hohe Regierung vollständig klar wird über das, was der Industrierat vorschlägt, und ich glaube daher auch, daß wir in die nähere Beratung dieses Gegenstandes eingehen sollen. Ob nun das, was das hohe Ministerium zu Gunsten der Triester Hafenstadt geplant hat, aus eigener Initiative oder infolge der Beratungen des Industrierates hervorgegangen ist, das wollen wir dahingestellt sein lassen, jedenfalls können wir uns freuen, daß so etwas gezeitigt worden ist. Das Subkomitee war im Mai dieses Jahres in Triest und hat die Hafenverhältnisse genau studiert. Ich muß sagen, daß wir uns damals des Entgegenkommens sämtlicher daran beteiligter Personen erfreuen konnten, insbesondere Seiner Exzellenz des Herrn Statthalters, der unermüdlich die ganze Zeit mit uns herumgelaufen ist, ferner des Präsidenten des Lloyd, Herrn Becher, der uns selbst und durch seine Organe in alle Geheimnisse des dortigen Verkehres eingeweiht hat. Auch die Seebehörde, die Kaufmannschaft von Triest, auch die Rheder waren alle bereit, uns in die Lage zu setzen, unseren Bericht an Sie in vollkommener Weise zu erstatten.

Ich komme nun auf die Sache selbst zu sprechen. Wir wissen, daß jetzt der Hafen von Triest den Anforderungen, die man jetzt an ihn stellt, bei weitem nicht gewachsen ist. Es ist eigentlich nicht einmal ein Hafen, es ist eine Küste, die gegen die Einwirkung des Meeres durch einen Steindamm abgeschlossen ist, und wir wissen, daß, wenn die Bora bläst, kein Schiff ein- oder ausfahren kann. Es ist daher an der Zeit, daß wir daran denken, einen wirklichen Hafen zu

Digitized by Google

schaffen. Der Hafen ist viel zu klein, seine Einrichtungen entsprechen lange nicht. Wir wissen, daß die Schiffe oft drei bis vier Tage im Meere draußen liegen, ehe sie einfahren können. Noch vor wenigen Tagen hat mir ein Mitglied unserer Körperschaft erzählt, daß eine Ladung Wolle, die schon verspätet eingetroffen ist, drei Tage lang draußen liegen mußte, und daß die Fabrik, welche in der Nähe von Wien ist und die auf die Wolle gewartet hat, fast den Betrieb einstellen mußte. Das sind nicht vielleicht Seltenheiten, solche Fälle kommen häufig vor, und ich habe in meinem schriftlichen Referate solche krasse Fälle angeführt, wo acht Tage und mehr die Ware draußen liegen, wo sie erst nach Ungarn geschafft werden mußte und wieder nach Triest, bevor sie gelöscht wurde. Wir wissen auch, daß die Hangars, das heißt die Magazine, zum vorläufigen Deponieren der Ware, viel zu klein sind.

Nun ist es wohl naheliegend, daß wir an die Kompletierung dieser Magazine denken und da schlägt Ihnen Ihr Subkomitee vor, den Molo IV in das Freihafengebiet einzuziehen und ihn ganz oder geteilt dem Lloyd zur Verfügung zu stellen. Was die Bauten der Hangars in Triest betrifft, so sind sie ebenfalls nicht genügend, es sind einstöckige Gebäude, und für die Deponierung dieser Waren, die nur zur Kompletierung der Schiffsladung dienen und, wenn sie vom Schiff ausgeladen werden, nur so lange liegen, bis sie abgeführt werden, hat es keinen Zweck, daß über dem Erdgeschoß noch ein erster Stock ist, denn das Hinaufschaffen der Ware ist umständlich, kostet viel und wird gerne von den Leuten vermieden. In Genua haben wir Hangars gesehen, die außerordentlich praktisch waren, die ganz aus Eisen, und deren Außenwände nicht, wie in Triest, aus Mauern, sondern aus sogenannten Rolljalousien bestehen. Man kann also die ganze Wand ringsherum, oder wenn man will, an einer beliebigen Stelle öffnen, so daß die Ein- und Ausladung an jeder beliebigen Stelle erfolgen kann. Ein weiterer Übelstand in Triest sind die Krahne, die ihrem Zwecke durchaus nicht entsprechen, sie haben nur eine Tragfähigkeit von 1500 bis 3000 Kilogramm, können aber nicht ausgewechselt werden, das heißt sie sind fixiert und bewegen sich nur in einer kleinen Raumdifferenz. Die Schiffe, die löschen oder einladen wollen, müssen zu dem bestimmten Krahn fahren, nicht daß der Krahn dorthin fährt, wo das Schiff angelegt hat, das ist in Genua auch vorzüglich gelöst. Dort liegen längst des Depots, von einer englischen Unternehmung gebaut, 400 bis 500 Meter lange Geleise, die miteinander durch Weichen verbunden werden. Es ist auf diese Weise wohl möglich, daß die wunderbar funktionierenden elektrischen Krahne mittels der Weichen mit Leichtigkeit von einem Punkte auf den anderen gelangen können, und so legt das Schiff da an, wo Platz ist, und der Krahn fährt dorthin, wo das Schiff lagert. Diese Krahne, die außerordentlich exakt und schnell arbeiten, haben eine viel größere Tragfähigkeit als die Triester und bewältigen den Umschlag von den Magazinen in die Schiffe und umgekehrt spielend.

Es wurde von unserem Handelsministerium ein Krahn angeschafft, der 250.000 K kostet, ein Pontonkrahn für schwerere Sachen, weil früher diese schweren Objekte alle manuell befördert werden mußten, was ein Heidengeld gekostet hat. Dieser Pontonkrahn, der nicht immer verwendet wird, weil nicht alle Augenblicke so schwere Sachen vorkommen, hat den Nachteil, daß er in den meisten Fällen mit geheiztem Kessel dastehen muß und Leute zu seiner Bedienung immer bereit sein müssen. Das kostet viel Geld und entspricht doch nicht ganz dem Zwecke. Ich habe vorhin gesagt, daß die Schiffe in Triest, wenn sie aus der Ferne heimkehren, häufig tagelang draußen liegen müssen, bevor sie in der Lage sind, die Ware zu löschen.

Wir haben, wenn wir den Hafenbau von Triest einer gründlichen Reorganisation zu unterziehen beabsichtigen, damit unsere Tätigkeit nicht abgeschlossen, sondern wir haben auch die Absicht, alle jene Verhältnisse, welche auf die Entwicklung des Triester Hafens einen ungünstigen Einfluß ausüben, in den Kreis unserer Beratung zu ziehen und Ihnen entsprechende Vorschläge zur Beseitigung der Übelstände zu erstatten. Die Verhandlungen mit dem Lloyd über das Konnossement zeigen Ihnen, daß der Lloyd heute ein großes Entgegenkommen gegenüber dem Industrierate an den Tag legt, weil ein Mann an der Spitze dieser Unternehmung steht, der die Schäden und Nachteile kennt, und der von dem lebhaften Wunsche beseelt ist, künftighin den Lloyd auf eine Stufe zu stellen, wie es der Würde Österreichs entspricht. Wir wissen, meine Herren, daß der Lloyd im Auslande sich nicht jenes Rufes erfreut, den eine große Schiffahrtsgesellschaft des österreichischen Staates unbedingt haben soll. Nachdem es in gewissen Kreisen bekannt geworden ist, daß mir das Referat über diesen Gegenstand übertragen wurde, habe ich viele Zuschriften bekommen, in welchen darüber gesprochen wird, wie man in der Fremde über den Lloyd denkt, in welchen Zuschriften auch Ratschläge gegeben werden, wie man den Übelständen abhelfen könnte. In einer Sitzung des Subkomitees haben wir gehört, daß ein Chinese in Shanghai einmal gesagt hat: Was ist Austria? Austria ist doch Australia. So spricht man im Auslande von Österreich. Das ist tief beschämend; ich sage, gerade eine solche Schiffsgesellschaft hat die Pflicht, den Namen ihres Staates in der Fremde zur Geltung und Würdigung zu bringen. Die Folgen einer solchen Außerachtlassung haben sich auch gezeigt. Man hat im Orient, ich möchte sagen in unserem Ausfallsgebiete, in der Levante, die dicht vor unseren Toren liegt, die deutschen Schiffe lieber wie die österreichischen.

Digitized by Google

Die deutschen Schiffe treffen in der Fremde, und wenn es noch so weit ist, mit der Pünktlichkeit eines Eilzuges ein; auf die Stunde weiß man, das Schiff wird kommen, und es kommt. Das ist bei unseren Schiffen nicht der Fall. Da vergehen mitunter Wochen. Der Hauptschaden, daß unser Lloyd seiner Aufgabe bisher nicht so entsprochen hat, wie wir es wünschen, liegt natürlich auch in den Tarifen; diese Frage wollen wir aber jetzt ruhen lassen. Es wird mir voraussichtlich Gelegenheit gegeben sein, Ihnen in späterer Zeit über die Tarife ebenfalls ein Referat zu erstatten. In dieser Beziehung muß gründlich Remedur geschafft werden. Ich sehe nicht ein, weshalb wir in Österreich, wo doch Triest gegen Hamburg um 3000 Seemeilen nach dem Orient und der Levante näher liegt, Waren über Hamburg exportieren und importieren. Was wir in Österreich brauchen und per mare versenden, soll durch österreichische Schiffe verfrachtet werden; daß muß unser Bestreben sein.

Man hat gesagt, die Tarife des Lloyd müssen so hoch sein, weil wir keine Rückfrachten aus der Fremde haben. Natürlich, wenn die Schiffe leer zurückkommen, so erhöht das die Spesen des Lloyd ganz wesentlich. Der Norddeutsche Lloyd fährt nicht nur mit vollen Schiffen hin, sondern auch zurück. Weshalb denn? Deutschland hat seine Schiffsagenten draußen, Österreich hat sie auch; aber die deutschen Schiffsagenten sind kaufmännisch gebildete Leute, die machen draußen Geschäfte, die sorgen dafür, daß die Schiffe Rückfrachten haben. Bei uns sind die Schiffsagenten zum großen Teile ausgediente, gewiß sehr brave Seeoffiziere, aber kaufmännische Ideen haben sie nicht, und deswegen unterlassen sie es, etwas anderes zu sein, als Beamte ihrer Gesellschaft. Da der jetzige Präsident des Lloyd diesen Übelstand kennt, wird die Sache in der Folge wahrscheinlich auch sich ändern, und unsere Verhältnisse werden sich hoffentlich denen nähern, die in Deutschland bestehen und die deutsche Schiffahrt zu einer solchen Blüte gebracht haben.

Ich komme nun zu einem anderen, wichtigeren Gegenstande, das ist der Bau eines neuen Hafens in Triest. Wenn schon jetzt der Hafen von Triest für den heutigen Verkehr nicht ausreicht, so wird er selbstverständlich in Zukunft noch viel weniger ausreichen, und es müssen ganz andere Maßregeln ergriffen werden, wenn einmal die zweite Bahnlinie nach Triest eröffnet ist. Das wird längstens im Jahre 1908 geschehen; es ist nicht anzunehmen, daß dieser Termin noch hinausgeschoben wird. Dann dürfte durch die Aufschließung des südlichen Deutschland, der östlichen Schweiz, der westlichen Teile Österreichs sich der Umschlag in Triest wahrscheinlich um eine Million Tonnen erhöhen, dann, meine Herren, müssen wir die Möglichkeit haben, dieses gewaltige Quantum auch umschlagen zu können.

Nach dem ersten Projekte der Regierung sollte in Triest in der Nähe von S. Andrea eine Hafenanlage gebaut werden, bestehend aus einem Molo von 300 Meter Länge, 100 Meter Breite und einer Riva von 350 Meter Länge. Eine solche Anlage würde fünf Schiffen das Anlegen ermöglichen. Die Schiffe von heute haben im allgemeinen eine Länge von 320 bis 350 Fuß englisch = 98 bis 107 Meter. Bei einem Zwischenraume zu Manipulierzwecken von 6 bis 8 Meter ist eben nur die Möglichkeit für das Anlegen von fünf Schiffen gegeben. Ich habe damals der Regierung vorgeschlagen, man möge den Molo nicht 300, sondern 350 Meter lang machen; durch diese 50 Meter Länge mehr würde sieben Schiffen zu gleicher Zeit das Anlegen ermöglicht werden.

Wenn wir die Umschlagsfähigkeit nach den Verhältnissen in Marseille betrachten, so finden wir, daß dort die abgewickelte Länge der Moli, Riven und des Wellenbrechers zusammen 16.000 Meter beträgt. Der gesamte Umschlag in Marseille macht pro Jahr 6,400.000 Tonnen oder pro Jahr und Meter rund 400 Tonnen aus. Wenn wir nun rechnen, daß in Marseille einige Becken nur für Linien- und Passagierschiffe bestimmt sind, können wir einen Umschlag von 500 Tonnen pro Jahr annehmen, und wenn wir diese 500 Tonnen pro Jahr und Meter für Triest als maßgebend gelten lassen, so würden wir bei dem einen Molo von 300 Meter Länge und einer Riva von 350 Meter Länge im ganzen eine abgewickelte Fläche von 1050 Meter à 500 Tonnen pro Meter und Jahr haben und im ganzen in Triest 525.000 Tonnen umschlagen können.

Ich habe in meinem schriftlichen Referate empfohlen, man solle zwei Moli bauen, den einen mit 350, den anderen mit 400 Meter Länge und 120 Meter Breite; dann würde man eine abgewickelte Länge von 2420 Meter haben, und das ergibt bei derselben Einheit pro Jahr 1,210.000 Tonnen. Das Quantum, welches ich vorhin genannt habe, welches wir gleich im nächsten Jahre nach der Eröffnung der Bahn erwarten, um es in Triest umzuschlagen, beträgt eine Million Tonnen. Wie wird sich die Sache aber vielleicht schon zwei oder drei Jahre nach der Eröffnung dieser Bahnlinie in Triest gestalten? Es ist nicht anzunehmen, daß, wenn unsere Schiffahrt gleichen Schritt hält mit unseren Bestrebungen, wir nach zwei oder drei Jahren nur bei einer Million Tonnen bleiben, wir werden in vier oder fünf Jahren vielleicht zwei Millionen Tonnen in Triest pro Jahr umzuschlagen haben; was dann? Aus diesem Grunde wird es nötig sein, schon jetzt nicht zwei Moli, sondern drei Moli in Aussicht zu nehmen.

Mit einem dritten Molo gleich dem zweiten von 400 Meter Länge und 120 Meter Breite würde in dem neuen Hafen von Triest eine Umschlagsfähigkeit von 1,670.000 Tonnen vorhanden sein. Nun, ich glaube, da ist gar nicht viel darüber zu beraten, das

Digitized by Google

wäre eine unbedingte Notwendigkeit. Wenn wir annehmen, daß im Jahre 1908 die zweite Bahnlinie gebaut ist und daß die Verhältnisse sich einigermaßen so gestalten werden, wie wir wollen, dann wird in kurzer Zeit der Fall eintreten, daß das Maximum der Anlage bei S. Andrea unbedingt erforderlich sein wird.

Nun hat man uns in Triest gesagt, das diese erste projektierte Anlage des einen Molo und der einen Riva im Jahre 1909 fertig sein soll. Die zweite Bahnlinie nach Triest ist aber sicher schon im Jahre 1908 fertig. Ich will keine Reflexionen daran knüpfen, Sie werden sofort begreifen, daß es ein Malheur wäre, im Jahre 1909 diesen Hafenbau erst zu vollenden und im Jahre 1908 die zweite Bahnlinie fertig zu haben. Man geht aber weiter und sagt, die Verträge sind allerdings so, daß der Bauunternehmer im Jahre 1909 fertig sein soll, man fürchtet aber, daß er im Jahre 1910 und 1911 noch nicht so weit sein wird. Es wird sohin Sache der Regierung sein, diesem Momente eine ganz besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Mit diesem dritten Molo, welcher durch den Besitz des Lloyd seine Grenze findet, ist eben das Maximum der Ausdehnungsfähigkeit bei S. Andrea erreicht. Es wäre ein Unglück, wenn dieses Maximum auch das Ende unserer Vergrößerungsfähigkeit in Triest bedeuten sollte, und deswegen muß schon heute daran gedacht werden, was dann eintritt.

Nun, meine Herren, es gibt noch ein Mittel, um auf viele, viele Jahre vorsorgen zu können, wenn wir unseren Blick in den Fond der Bucht von Muggia richten, in die Nähe des oben auf dem Berge liegenden Dorfes Zaule. Dort ist eigentlich der natürliche Hafen von Triest. Dort wütet die Bora nicht so wie in dem jetzigen Hafen und vielleicht in dem bei S. Andrea projektierten. Dort werden die Schiffe ruhig liegen können. Das Wasser in der Nähe des Ufers hat eine Tiefe von 5, 6, 7 Meter und da man Erdreich und Gestein in der Nähe genügend zum Ausfüttern besitzt, so ist es möglich, an dieser Stelle einen Hafen zu etablieren, der wesentlich größer ist als der bei S. Andrea plus dem jetzigen Hafen von Triest, und es wäre gewiß im Interesse der Sache gelegen, wenn die hohe Regierung schon jetzt ihr Augenmerk auf diesen Umstand lenken und dafür sorgen würde, daß das Terrain, das künftig für die Zwecke des Hafens erforderlich ist, in gewisser Beziehung sichergestellt wird, damit nicht später, wenn einmal an die Erledigung der Sache geschritten wird, wir vor einem vielleicht kaum lösbaren Faktum stehen.

Ich bin am Schlusse meiner Ausführungen und glaube annehmen zu dürfen, daß die geehrten Herren mein schriftliches Referat so weit studiert haben, daß Sie über den ganzen Komplex der Frage orientiert sind. Ich erlaube mir daher zu schließen mit dem Antrage, den das Subkomitee durch mich Ihnen unterbreiten läßt und der lautet:

Der Industrierat wolle beschließen:

„I. Indem der Industrierat auf die Dringlichkeit einer beschleunigten Erweiterung des Triester Hafens hinweist und diesfalls den vorstehenden Bericht der vollsten Würdigung des hohen Handelsministeriums empfiehlt, gibt derselbe in dieser Angelegenheit sein Gutachten wie folgt ab:

1. Der Molo IV wäre ausschließlich dem Lloyd zu überlassen und in das Freihafengebiet einzubeziehen.

2. Für die jetzigen Zwecke des Molo IV wäre ein neuer Molo zu bauen.

3. Der neue Hafen in der Bucht von Muggia hätte gegenüber dem jetzt zur Ausführung bestimmten Projekte zu bestehen: aus einem Molo von 350 Meter Länge und 100 Meter Breite und einem Molo von 400 Meter Länge und 120 Meter Breite und zwei Riven von je 350 Meter Länge, sowie dem Wellenbrecher vor dieser Anlage. Selbstverständlich müßten die diesen Hafenanlagen entsprechenden Lagerhäuser und Hangars gleichzeitig fertiggestellt werden.

4. Die neue Hafenanlage müßte, da die neue Bahnlinie nach Triest im Jahre 1908 dem Betriebe übergeben wird, zu der einen Hälfte spätestens bis Ende 1907, zur anderen Hälfte längstens bis 1909 fertiggestellt und dem Verkehre übergeben sein. Eine durchgreifende Vergrößerung des Triester Hafens bis zu dem angegebenen Termine ist mit Rücksicht auf die Konkurrenzfähigkeit Triests gegenüber den anderen bedeutenden Mittelmeerhäfen unbedingt geboten.

II. Bei dieser Gelegenheit empfiehlt der Industrierat der hohen Regierung angelegentlichst, mit Bezug auf die der zukünftigen Entwicklung des Verkehres entsprechende Ausgestaltung des Triester Hafens sich nicht allein auf die augenblicklich notwendigen partiellen Erweiterungsanlagen zu beschränken, sondern den ehesten systematischen Ausbau des Triester Hafens nach einem umfassenden, rationellen und einheitlichen Gesamtplane ins Auge zu fassen und hiebei die Sicherstellung der erforderlichen finanziellen Mitteln im Wege einer speziellen Investitionsanleihe in Erwägung zu ziehen."
(Lebhafter Beifall.)

Mitglied **Holzer**: Ich möchte den Antrag des Herrn Referenten nur wärmstens unterstützen und betonen, daß bezüglich unseres Triester Hafens die

größte Eile not tut. Die Verhältnisse dort sind geradezu unhaltbar. Für Oktober 1905 ist die Eröffnung der Wocheiner Linie von Villach, respektive Klagenfurt über Triest und Görz in Aussicht, der Bahnhof in Triest wird fertig und es wird noch nicht Gelegenheit sein, mit einem Dampfer in der Nähe des Bahnhofes landen zu können. Wie ich gehört habe, soll in den letzten Konferenzen diesbezüglich derart entgegengekommen worden sein, daß bestimmt wurde, daß mindestens die Riva, von der der Herr Referent gesprochen hat, bis zu dieser Zeit fertiggestellt sein soll, während die Moli erst ein paar Jahre später fertiggestellt werden. Es ist aber die Beschleunigung der Arbeiten des Triester Hafens auch aus einem anderen Grunde notwendig. Die Herren wissen, daß der jetzige Hafen nicht mehr genügt und der Molo IV, wo jetzt der Lokalverkehr sich abwickelt, auf den neuen Molo, der zuerst zu bauen ist, in der Nähe der Lanita verwiesen werden soll. Von dem Molo ist noch nichts vorhanden und dürften die Schiffe bestimmt werden, weiters an dem Molo Giuseppina zu landen. Dadurch wird anderen Schiffen, die bereits diesen Teil des Hafens belegt haben, die Möglichkeit entzogen, dort zu landen, wo sie bisher gelandet haben, und es wird nötig sein, auch für diesen Verkehr irgendwie vorzusorgen und es wäre ein Leichtes, wenn der Molo Teresa als Landungsstelle adaptiert würde. Es würden nur ein paar Tausend Gulden erforderlich sein, nachdem die Verbindungen bereits geschaffen sind und nur ein Stück zu pflastern wäre.

Ich beantrage daher zu Punkt 2: „Als Ersatz hiefür wäre ein neuer Molo zu bauen und außerdem der existierende Molo Teresa als Landungsplatz zu adaptieren."

Referent: Ich habe von meinem Standpunkte dagegen nichts einzuwenden.

Ersatzmitglied kaiserlicher Rat **Schefftel:** Ich glaube sagen zu dürfen, daß im Industrierat eine ausgezeichnetere Arbeit kaum geliefert wurde, wie das vorliegende Referat. Durch das Amendement des Herrn Vorredners sind die Anträge des Herrn Referenten in einem Detail ergänzt worden, und ich glaube, daß auch dieses Amendement Ihre Zustimmung finden wird. Ich möchte, nachdem die Sache so gründlich und erschöpfend vom Herrn Referenten behandelt wurde, die geehrte Versammlung bitten, dem Herrn Referenten für seine ausgezeichnete Arbeit den Dank zu votieren und die Anträge en bloc anzunehmen. *(Beifall.)*

Mitglied Kommerzialrat **Josephy:** Ich habe mir das Wort erbeten, um die Aufmerksamkeit der hohen Regierung auf eine Frage zu lenken, die für eine große Industrie von Wichtigkeit ist, nämlich für die österreichische Zementindustrie, in deren Namen ich den Wunsch zum Ausdrucke bringen möchte, daß bei den Triester Hafenbauten die Interessen dieser Industrie besser gewahrt werden als bisher. Wir haben die merkwürdige Erscheinung erlebt, daß, während die österreichische Regierung allen möglichen Industrien in der gegenwärtigen kritischen Zeit zu helfen, sie zu kräftigen und zu fördern sucht, während wir heute früh aus dem Munde Seiner Exzellenz des Herrn Handelsministers gehört haben, daß wegen der Förderung der südländischen Ziegelindustrie das Handelsministerium an das Kriegsministerium und an das Ministerium des Innern herangetreten ist, die Triester Hafenbauten bisher durchgeführt wurden mit einem Material, das aus einer griechischen vulkanischen Erde stammt, dem sogenannten Santorin besteht, und daß große Summen dadurch der österreichischen Industrie verloren gegangen sind.

Auf fremden Schiffen, ohne Benützung österreichischer Eisenbahnlinien, wird ein Produkt nach Triest gebracht, das, weil es billiger ist, den österreichischen Zement verdrängt. Dieser Zustand ist unhaltbar angesichts der Notlage, in der sich die Industrie nicht nur in Österreich, sondern auf dem ganzen Kontinent befindet, und in einer Zeit, wo der Staat durch Bestellungen die Industrie zu fördern bestrebt ist, darf er gegen die Zementindustrie nicht in dieser Weise vorgehen, um etwas zu ersparen. Die Frage der Verwendbarkeit des österreichischen Zements ist außer Frage gestellt. Es liegt hier nichts als eine falsch verstandene Sparsamkeit vor, und ich möchte namens der österreichischen Zementindustrie an das Handelsministerium mir die Bitte erlauben, diese falsche Sparsamkeit bei den weiteren Hafenbauten in Triest beiseite zu lassen und der Zementindustrie die berechtigte Förderung und Unterstützung zuzuwenden, auf die sie so Anspruch hat wie alle anderen Industrien, die sich heute unter die Ägide der österreichischen Regierung gestellt haben. Ich stelle keinen Antrag, ich bringe dies nur als Wunsch vor.

Vorsitzender: Es ist zu diesem Gegenstande kein Redner mehr eingetragen. Bezüglich der formellen Behandlung des Berichtes und der Anträge des Ausschusses liegt der Antrag des kaiserlichen Rates Schefftel vor, dieselben en bloc anzunehmen. Nun hat Herr Holzer zu Punkt 2 eine Abänderung beantragt. Ich glaube, daß es sich unter diesen Umständen wohl empfehlen wird, punktweise vorzugehen.

Ich bitte jene Herren, welche Absatz I, Punkt 1 der Antäge, lautend:

„I. Indem der Industrierat auf die Dringlichkeit einer beschleunigten Erweiterung des Triester Hafens hinweist und diesfalls den vorstehenden Bericht der vollsten Würdigung des hohen Handelsministeriums empfiehlt, gibt derselbe in dieser Angelegenheit sein Gutachten, wie folgt, ab:

1. Der Molo IV wäre ausschließlich dem Lloyd zu überlassen und in das Freihafengebiet einzubeziehen."

annehmen wollen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Angenommen.

Zu Punkt 2 liegt folgender Abänderungsantrag des Mitgliedes Herrn Holzer vor:

„Als Ersatz hiefür wäre ein neuer Molo zu bauen und außerdem der bestehende Molo Teresa als Landungsplatz zu adaptieren."

Ich ersuche jene Herren, welche diesen Antrag annehmen wollen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Angenommen.

Nun erlaube ich mir im Sinne des Antrages Schefftel vorzuschlagen, daß die Punkte 3 und 4 und der Absatz II, nachdem ein Amendement hiezu nicht gestellt wurde, en bloc zur Abstimmung gelangen. *(Zustimmung.)* Jene Herren, die dafür sind, bitte die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Angenommen.

Herr Josephy hat keinen Antrag gestellt, sondern nur eine Anregung gegeben, wir werden uns erlauben, ihm seitens unseres Fachdepartements im kurzen Wege die erforderliche Aufklärung zu geben.

Referent Günther: Ich freue mich feststellen zu dürfen, daß sämmtliche Anträge einstimmig angenommen sind. *(Zustimmung und Beifall.)*

6.

Beschluß des Industrierates, betreffend die beschleunigte Erweiterung des Triester Hafens.

Auf Grund des von dem Subkomitee zur Vorberatung der Fragen des Seeverkehrs erstatteten Berichtes hat die Sektion für Industrie, Gewerbe und Handel des Industrie- und Landwirtschaftsrates in der am 26. Jänner 1903 abgehaltenen VII. Plenarsitzung in Bezug auf die beschleunigte Erweiterung des Triester Hafens das nachstehende

Gutachten

zu erstatten beschlossen:

„I. Indem der Industrierat auf die Dringlichkeit einer beschleunigten Erweiterung des Triester Hafens hinweist und diesfalls den vom Subkomitee zur Vorberatung der Fragen des Seeverkehrs erstatteten Bericht der vollsten Würdigung des hohen Handelsministeriums empfiehlt, gibt derselbe in dieser Angelegenheit sein Gutachten wie folgt ab:

1. Der Molo IV wäre ausschließlich dem Lloyd zu überlassen und in das Freihafengebiet einzubeziehen.

2. Als Ersatz hiefür wäre ein neuer Molo zu bauen und außerdem der bestehende Molo Teresa als Landungsplatz zu adaptieren.

3. Der neue Hafen in der Bucht von Muggia hätte gegenüber dem jetzt zur Ausführung bestimmten Projekte zu bestehen: aus einem Molo von 350 Metern Länge und 100 Metern Breite und einem Molo von 400 Metern Länge und 120 Metern Breite und zwei Riven von je 350 Metern Länge, sowie dem Wellenbrecher vor dieser Anlage. Selbstverständlich müßten die diesen Hafenanlagen entsprechenden Lagerhäuser und Hangars gleichzeitig fertiggestellt werden.

4. Die neue Hafenanlage müßte, da die neue Bahnlinie nach Triest im Jahre 1908 dem Betriebe übergeben wird, zu der einen Hälfte spätestens bis Ende 1907, zur anderen Hälfte längstens bis 1909 fertiggestellt und dem Verkehre übergeben sein. Eine durchgreifende Vergrößerung des Triester Hafens bis zu dem angegebenen Termine ist mit Rücksicht auf die Konkurrenzfähigkeit Triests gegenüber den andern bedeutenden Mittelmeerhäfen unbedingt geboten.

II. Bei dieser Gelegenheit empfiehlt der Industrierat der hohen Regierung angelegentlichst, mit Bezug auf die der zukünftigen Entwicklung des Verkehres entsprechende Ausgestaltung des Triester Hafens sich nicht allein auf die augenblicklich notwendigen partiellen Erweiterungsanlagen zu beschränken, sondern den ehesten systematischen Ausbau des Triester Hafens nach einem umfassenden, rationellen und einheitlichen Gesamtplane ins Auge zu fassen und hiebei die Sicherstellung der erforderlichen finanziellen Mittel im Wege einer speziellen Investitionsanleihe in Erwägung zu ziehen."

Digitized by Google

III.

Mit dem soeben angeführten Beschlusse der Plenarversammlung vom 26. Jänner 1903 war abermals ein Stillstand in den Verhandlungen über die Triester Hafenfrage eingetreten. Zum dritten Male wurde sie durch einen Antrag des Mitgliedes kaiserlichen Rates Alois Schweiger aufgerollt, welcher von der Ansicht ausgehend, daß der Industrierat nicht nur im allgemeinen den systematischen Ausbau des Triester Hafens empfehlen, sondern sich auch zu dem konkreten Projekte der Regierung äußern solle, am 28. März 1903 den Antrag auf Beratung dieses Projektes stellte.

Der Antrag Schweiger und die weiteren Verhandlungen sind im folgenden wiedergegeben.

1.

Antrag des Subkomiteemitgliedes kais. Rates Alois Schweiger, betreffend das Projekt für den Ausbau des Triester Hafens.

Die von den öffentlichen Blättern jüngst gebrachten Berichte der zum Stapellaufe des Lloyddampfers „Afrika" eingeladenen Vertreter der Wiener und Grazer Presse besprechen mit lebhafter Befriedigung den Plan zum Ausbau des Triester Hafens und wissen sogar zu melden, daß der Bau bereits in Angriff genommen sei. Es heißt diesfalls in dem Berichte der „Neuen Freien Presse":

„Den ganzen Tag sieht man lange Reihen von schwarzen Schleppschiffen den Hafen durchqueren. Sie bringen die Steine herbei zum Bau des neuen Hafens, welcher der größte und schönste Hafen des Mittelmeeres werden soll."

Es ist daher wohl angebracht, daß auch der Industrierat diesem großen Hafenbauprojekte seine Aufmerksamkeit zuwende.

Auf Grund des von dem Subkomitee zur Vorberatung der Fragen des Seeverkehres erstatteten Berichtes hat der Industrierat in der am 26. Jänner 1903 abgehaltenen VII. Plenarsitzung in Bezug auf die beschleunigte Erweiterung des Triester Hafens zwar bereits ein Gutachten erstattet und bei dieser Gelegenheit der Regierung einmütig auch angelegentlichst empfohlen, „mit Bezug auf die der zukünftigen Entwicklung des Verkehres entsprechende Ausgestaltung des Triester Hafens sich nicht allein auf die augenblicklich notwendigen particellen Erweiterungsanlagen zu beschränken, sondern den ehesten systematischen Ausbau des Triester Hafens nach einem umfassenden, rationellen und einheitlichen Gesamtplane ins Auge zu fassen und hiebei die Sicherstellung der erforderlichen finanziellen Mittel im Wege einer speziellen Investitionsanleihe in Erwägung zu ziehen."

Wenn nun auch durch die Aufstellung des in Rede stehenden Projektes für den umfassenden Ausbau des Triester Hafens den wohlbegründeten Anregungen des Industrierates entsprochen erscheint, so stünde es ihm nach Erstellung dieses Projektes doch wohl an, sich die Frage vorzulegen, ob das Projekt, von welchem jene begeisterten Berichte sprechen, zweckmäßig erscheine, ob diese große Summe — man nennt 100 Millionen Kronen — für den hienach auszuführenden Hafenbau nutzbringend verwendet und ob endlich dieser Hafenbau derart durchgeführt wird, daß er den Bedürfnissen von Handel und Industrie auch tatsächlich entspricht.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß der Hafen von Triest einer gründlichen Ausgestaltung bedarf.

Triest ist der einzige Hafen der Monarchie und hat eine überaus günstige Lage für den Verkehr

Digitized by Google

mit der Levante, den Mittelmeerstaaten, dem fernen Osten und Afrika. Es ist auch zu erwarten, daß mit dem Wachsen des Unternehmungsgeistes in Österreich, durch Erleichterung und Verbilligung der Landtransporte, insbesondere aber durch den Bau einer Bahnlinie, welche Triest Süddeutschland und der Schweiz um einige hundert Kilometer näher bringt, der Verkehr sowohl im Export als auch im Import stetig und bedeutend zunehmen wird. Als einziger Hafen der Monarchie sollte der Triester Hafen tatsächlich besonders bevorzugt und auf das Vollkommenste ausgestattet sein. Dies zu erreichen vermögen Halbheiten nicht; kleine Verbesserungen taugen nicht viel.

Wie die Dinge in Triest jetzt stehen, wird der Hafen von fremden Schiffen gemieden, die einlangenden Schiffe haben mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen, sie müssen auf einen Anlegeplatz lange warten, sie sind bei schlechtem Wetter in Gefahr und die Löschoperationen sind ungemein schwerfällig. Bahn- und Schiffahrtsverbindungen nützen nicht viel, wenn der betreffende Hafen den Im- und Exporteuren im Vergleiche mit den konkurrierenden ausländischen Häfen Schwierigkeiten, Spesen und Zeitverlust bereitet. Wir haben in den letzten Jahren bemerkt, daß infolge der gestiegenen Aktivität des Österreichischen Lloyd und der freien Marine ein erhöhter Warenzufluß stattgefunden hat. Die Kaufleute hatten aber mit außerordentlichen Schwierigkeiten, mit Raummangel und ungenügender Arbeitskraft im Freihafen zu kämpfen, wo die Quais zu enge, die Lager viel zu klein für den Bedarf und einige derselben auch in unpraktischer Weise gebaut sind. Die ungünstige Lage hat auch zur Folge gehabt, daß, nachdem der Freihafen gegen Bora gar nicht geschützt ist, im Winter, da die Hauptarbeit ist, die Schiffsbewegungen, sowie die Manipulationen der Ladungen wiederholt gehemmt wurden. Die Krähne arbeiten viel zu langsam und haben auch — da sie alle mit hydraulischer Kraft betrieben werden nnd das Wasser im Winter einige Tage einfriert — den Nachteil, daß die Operationen manchmal ganz eingestellt werden müssen. Hätte man einige elektrische Krähne eingeführt, so wäre in dieser Richtung Abhilfe geschaffen, ähnlich wie im Hafen von Amsterdam dem Mißstande des zeitweiligen Einfrierens durch Umwandlung der Krähne auf elektrischen Betrieb gesteuert wurde. Auch reichen die Krähne für die Bewegung schwerer Güter nicht aus, da sie mit Ausnahme eines oder zweier, welche 3 Tonnen heben, nur $1^1/_2$ Tonnen heben können. Die Hangars müssen für die Warenmanipulationen genügend groß und sollten in der Mitte mit zwei Geleisen versehen sein behufs Aus- und Einladung der Waren. Die jetzigen Hangars sind zu klein und nicht dem Verkehr entsprechend gebaut; die Lage ist eine solche, daß bei stürmischem Wetter die Arbeit am Lande wiederholt überhaupt sistiert werden muß. Eine weitere Schwierigkeit ist der Mangel an genügender Tiefe für größere Schiffe, welche daher im Schlamme sitzen und von den Quais derart entfernt liegen müssen, daß die Krähne für dieselben unbenützbar werden. Der jetzige Freihafen ist bei Borastürmen auch unsicher, ja sogar gefährlich und die Schiffe können zeitweilig weder ein- noch ausfahren oder im Hafen manövrieren. Die Quais sind zu eng gebaut, so daß die Streifwagen gar nicht verkehren können, wenn ein Waggon unter Bord ist. Der Molo IV ist auch gegen Südwestwind nicht geschützt.

Bei dem alten Hafen in der Stadt wird wieder die Theorie der freien Moli in Anwendung kommen. Der dritte derselben, welcher jetzt gebaut wird, soll groß breit und speziell dem dalmatinischen Verkehre gewidmet werden. Dieser Verkehr, welcher zu gewissen Jahreszeiten hauptsächlich aus Wein besteht, ist nicht bedeutend genug, um solche Neubauten zu rechtfertigen. Es wäre vielleicht zweckmäßiger gewesen, die dalmatinischen Dampfer am Molo IV zu belassen und anstatt des neuen Molo in der Stadt wäre es besser, einen Molo mehr in S. Andrea zu bauen, was auch viel weniger gekostet hätte. Die zwei bestehenden Moli San Carlo und Giuseppina genügen vollkommen.

Der Verkehr Triests mit Dalmatien verringert sich fortwährend; die Verbindung über Fiume ist besser, überdies wird dieser Verkehr immer mehr den Bahnen anheimfallen. Wenn man die Bahnlinie von Metković verlängert hätte, so wäre man an einen schönen Hafen gelangt, was für den Handel Bosniens von Wichtigkeit gewesen wäre. In einen solchen Hafen hätten auch Schiffe mittlerer Tragfähigkeit einfahren und die Ladungen hätten per Bahn weiter befördert werden können. Kurzsichtigerweise wurde die Bahnlinie nur bis Metković an den Narentafluß gebaut, welcher wasserarm und nur für kleine, flache Schiffe befahrbar ist. An der Mündung ist die Einfahrt überdies durch eine Sandbank erschwert. Die Regierung läßt mehrere Monate im Jahr baggern und es ist kaum glaublich, welches Geld schon aufgewandt und wie wenig damit erreicht wurde. Diese Erfahrungen scheinen jedoch auf die betreffenden staatlichen Stellen keinen allzugroßen Eindruck zu machen, denn von Jahr zu Jahr wird auf diese Weise weiter laboriert. Selbstverständlich ist es diesem Umstande zuzuschreiben, daß auf einen Verkehr von dieser Seite nicht zu rechnen ist, daß derselbe vielmehr weiter sinken muß. Wozu soll also da der neue großartige Molo?

Der dritte Molo im alten Hafen erscheint gleichfalls nicht unbedingt nötig und ist mehr als Luxus zu betrachten, da man ohne weiters den vierten Molo in den Freihafen einbeziehen kann und die bedeutenden Ausgaben für einen dritten Molo in der Stadt überhaupt erspart. Eigentlich wären die zwei bereits bestehenden Moli San Carlo und Giuseppina vollkommen genügend für den nationalen Verkehr, der letzte auch

für die Reisladungen, welche zu gewissen Jahreszeiten in Triest ankommen und welche nur für die alten Reisschälmühlen in Betracht kommen können, weil die neue Mühle ihre eigene Anlage bereits hat. Die Anlegeplätze in den zwei Moli wären daher genügend gewesen und die einzige Schwierigkeit in der Weiterbeförderung der dalmatinischen Weine hätte man in der Weise überwinden können, daß man zwei transportable Schienen im Molo Giuseppina angelegt hätte, durch welche der Wein in ein Lager am Giuseppina geführt, dort einwaggoniert und durch die Uferbahn zum Bahnhof weitergeleitet werden könnte.

In Betreff der Anlegeplätze ist zu bemerken, daß die beste Seite des Molo San Carlo — obwohl für drei Dampfer Platz wäre — nur für zwei Lloyddampfer verwendet wird, von welchen einer ein Venezianer und der andere der „Graf Wurmbrand" ist, welch letzterer beinahe die ganze Woche am Molo liegt, ohne überhaupt irgend welche Operationen vorzunehmen. Dieser Dampfer besorgt nur den Post- und Passagierverkehr nach Dalmatien. Er fährt Donnerstag früh ab und ist Samstag nachmittags in Triest, er braucht nur ein paar Stunden bei der Abfahrt und ein paar bei der Ankunft für die Passagierbewegung am Quai und könnte sodann leicht an einer Boje oder sonst wo anlegen. Somit wäre der Platz am Molo für solche Schiffe, welche Waren manipulieren, frei. Es ist also klar, daß es ohne den dritten Molo in der Stadt gegangen wäre und man hätte trotzdem den Molo IV schon früher in das Freigebiet einbeziehen können.

Der Hafen leidet ab origine daran, daß er unglücklich und verfehlt situiert wurde. Man ist seinerzeit von der Idee ausgegangen, der Hafen müsse da gebaut werden, wo die Südbahn liegt, und man hat völlig außeracht gelassen, daß Muggia der natürliche und richtige Hafen gewesen wäre, welcher alle Vorteile böte. Dort hätte auch mit geringeren Kosten einer der denkbar besten Häfen geschaffen werden können und wäre es auch leicht gewesen, die Bahnverbindungen bis dahin zu verlängern. Allerdings, was geschehen, ist geschehen und it is no use crying over spilt milk. Jetzt kann es sich nur darum handeln, zu erwägen, ob und was unter den bestehenden Verhältnissen zur Beseitigung oder wenigstens Milderung des nun einmal begangenen Fehlers gemacht werden könnte.

Der neueste Hafen mit einem oder drei Moli scheint aber wieder nach denselben Prinzipien gebaut werden zu sollen, wie der jetzige, d. h. es hat den Anschein, als ob vorneweg feststünde, daß er dahin komme, wo die Eisenbahn ist, daß der Hafen — kurz gesagt — wiederum der Eisenbahn folge und nicht die Eisenbahn dem Hafen! Jetzt endet dort die Staatsbahn und auch die Tauernbahn soll dort ihren Terminus haben. Man muß bedenken, daß die Bahn selbst einen großen Teil des Raumes am Lande für Waggonbewegungen, Magazine ꝛc. brauchen wird und es dürfte dort gewiß nicht viel für Lagerhäuser übrigbleiben. Wenngleich bei dreien dieser projektierten Moli genügende Anlegeplätze für eine große Anzahl Schiffe geschaffen würden, so muß man doch bedenken, daß dies eine große Warenbewegung mit sich bringt, für welche am Lande unbedingt Platz gemacht werden muß, es scheint aber klar und ist sohin zu besorgen, daß dieser Platz dort absolut ungenügend sein wird.

Ob die Tauernbahn einen starken Verkehrsaufschwung mit sich bringen wird, ist zwar im voraus ziffermäßig nicht festzustellen, aller Wahrscheinlichkeit nach wird dies jedoch in erheblichem Maße der Fall sein; denn eine Linie, welche Triest in direkte Verbindung mit Süddeutschland bringt, dürfte naturgemäß die Folge haben, daß die Ware, welche jetzt ihre Route via Genua und Hamburg nimmt, später über Triest geleitet werden kann. Wenn dieser neue Schienenweg einen Vorteil in den Tarifen und auch Beschleunigung in der Beförderung bietet, wird er von den Exporteuren selbstverständlich vorzugsweise benützt werden. In einem solchen Falle wird auch die deutsche Linie — um sich die Frachten nicht entgehen zu lassen — mit ihren Schiffen lieber Triest berühren.

Ohne Zweifel gewärtigen alle beteiligten Faktoren von der neuen Tauernbahn einen großen Frachtenzuwachs, denn sonst hätte man ja die so großen Auslagen dieses Bahnbaues nicht auf sich genommen; die nun im Vordergrunde stehende überhastete Erweiterung der Hafenanlagen ist ja auch vornehmlich diesem Umstande zuzuschreiben. Mit Sicherheit ist auf einen ansehnlichen Zuwachs der Güterbewegung zu rechnen, welcher aus der natürlichen Steigerung des Verkehres sich ergibt und der von Jahr zu Jahr ziffermäßig in Erscheinung tritt. So wurden in den letzten Jahren 80.000 Ballen Jute von Hamburg nach Triest abgelenkt; die Austro-Americana gibt ihrem Betriebe eine größere Ausdehnung, indem sie 20 Dampfer in Dienst stellt, so daß eine Erhöhung der Warenbewegung aus und nach Amerika sicher zu erwarten ist. Die neue Linie nach Mexiko und den Antillen ist bereits in Funktion getreten und auch der Auswandererverkehr soll in absehbarer Zeit über Triest geleitet werden.

Soll Triest aufhören, bloßer Transitplatz zu bleiben und, wie es eigentlich einem Hafen gebührt, auch ein Stapel- und Lagerplatz für Massenartikel werden, so müssen große und billige Räumlichkeiten für Einlagerung der Güter vorhanden sein. Will man die Getreidetransporte für die Schweiz und Süddeutschland von Venedig und Genua ablenken, um der Tauernbahn Frachten zuzuführen, so wird der Bau von Elevatoren nötig, wie sie in jenen Häfen vorgesehen sind, und Elevatoren beanspruchen bekanntlich einen großen Raum neben den Anlegeplätzen. Getreidetransporte können überdies auch für Österreich in Zeiten knapper Ernten oder bei

Digitized by Google

sonstigen unvorhergesehenen Umständen erforderlich werden.

Daß die bestehenden Verhältnisse eine Reform nach dieser Richtung nicht zulassen, ist sicher, denn in dem Freihafen läßt sich überhaupt nicht mehr viel machen. Eine Ausdehnung gegen Barcola ist nicht möglich und auf der anderen Seite liegt die Stadt. Es wirft sich nun die Frage auf, ob durch die projektierten neuen Bauten in S. Andrea den angedeuteten Übelständen ein- für allemal gesteuert wird. Es ist allerdings richtig, daß die neuen Moli eine ganze Anzahl von Anlegeplätzen für ankommende Schiffe bieten werden. Da aber diese vielen Schiffe nicht nur Anlegeplätze brauchen, sondern auch Raum für die Ware und die Operationen am Lande, so ist es eine ebenso wichtige Frage, festzustellen, ob auch diese Schwierigkeit behoben wird. Nach den Verhältnissen, wie sie in S. Andrea liegen, scheint — nach den Anschauungen eines sehr fachkundigen Gewährsmannes — diese ungemein wichtige Frage nicht ganz erledigt worden zu sein.

Diese neuen Bauten würden im besten Falle auch nur für den momentanen Bedarf genügen, keinesfalls aber würden sie für einen noch weiter gesteigerten Verkehr ausreichen. Der Raum am Lande für Lagerhäuser ist ungemein beschränkt und kaum erweiterungsfähig. Man würde also trotz der drei neuen Moli nach kurzer Zeit in dieselbe Lage kommen, wie im jetzigen Freihafen. Eine weitere Ausdehnung ist dort aus dem Grunde nicht möglich, weil die Quais bereits mit verschiedenen Fabriken und Industrien ganz verbaut sind und eine Ausdehnung nach der Muggiaseite würde einen dritten oder eigentlich einen vierten Hafen — weil wir drei ja schon haben — zur Folge haben, was nur weitere Konfusionen, Spesen und Schwierigkeiten verursachen kann. Die hieraus den verkehrenden Schiffen erwachsenden Ausgaben wären recht erhebliche, ganz abgesehen von dem Nachteil, daß die in Triest operierenden Schiffe dann mit zwei verschiedenen Häfen und Zollämtern rechnen müßten. Es wird gewiß oft der Fall eintreten, daß ein Dampfer einen Teil seiner Ladung in dem einen Hafen, die andern Teile in dem andern wird einnehmen und löschen müssen.

In S. Andrea endet die Staatsbahn. Auch der Terminus der Tauernbahn ist dort projektiert. Man halte sich also vor Augen, welch großen Raum Eisenbahntermini, Hangars, Elevatoren, Magazine ꝛc. beanspruchen und man untersuche nun genau, ob dieses Terrain tatsächlich vorhanden ist, und zwar nicht nur für die nächsten fünf Jahre, sondern für die nächsten fünfzig Jahre.

Es wirft sich auch die Frage auf, ob die Tiefe für die größten Schiffe ausreichend und ihrem Tiefgange angemessen ist, ob dieselben vor Anker liegend gegen Wind und Sturm geschützt sind und ob die Aus- und Einfahrt zu keiner Zeit behindert ist. Wenn auch diese letzteren Fragen befriedigend gelöst wären, was sehr zweifelhaft ist, so würde das noch immer nicht ausreichen, wenn nicht die noch wichtigere Frage des Raumes am Lande in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise klargelegt ist; denn selbst mit hinreichenden Anlegeplätzen wäre wohl Raum für die Schiffe, aber keinesfalls für die Warenbewegung geschaffen — und ohne entsprechenden Warenverkehr brächte der Schiffsverkehr ja keinen Vorteil.

Es ist allerdings richtig, daß es viel schwerer ist, eine verdorbene Sache zu reparieren, als eine neue richtige Arbeit zu stande zu bringen, wie es ja auch leichter ist, etwas zu kritisieren, als eine Sache besser zu machen.

Es fällt schwer, es auszusprechen, daß der einzige Hafen Österreichs überhaupt nicht ausdehnungsfähig erscheint und für die Schiffahrt überhaupt nicht mehr günstiger ausgestaltet und so eingerichtet werden kann, daß man leicht und ohne Verzögerung operieren könne und die modernsten Einrichtungen für Ladung und Löschung und Lagerung zur Verfügung habe. Der Hafen in Triest ist eben zu klein und da er sich nun einmal dort, wo er ist, nicht vergrößern läßt, so kann nur von einer radikalen Maßregel Abhilfe erwartet werden. Anstatt in S. Andrea weitere kostspielige und doch nur halbe Arbeiten auszuführen, wäre es da besser, lieber gleich an der istrianischen Küste, nicht zu weit von Triest entfernt, einen passenden Platz zu suchen, wo sich, ohne mit natürlichen Schwierigkeiten kämpfen zu müssen, ein mit allen Bequemlichkeiten eingerichteter Hafen herstellen ließe.

Wenn auch diese neuen Anlagen von der Stadt Triest etwas entfernter wären, so wäre das auch kein allzugroßes Unglück, zumal die Schienenwege bis dahin leicht auszudehnen sind, auch für Passagierverkehr und Postbetrieb eine Verbindung durch elektrische Motorwagen geschaffen werden könnte, welche die Stadt Triest mit diesem neuesten Hafen verbinden würde. Die Neuheit dieses von einem fachkundigen Gewährsmanne nahegelegten Gedankens mag im ersten Augenblicke frappierend wirken, allein es gibt in der Praxis bereits mehrere Beispiele für dessen Ausführbarkeit, so der Hafen in Bremen, so die Hafenanlagen in England, wo die Differenzen zwischen Ebbe und Flut sehr groß sind, und die Häfen deshalb in bedeutender Entfernung von den betreffenden Städten angelegt sind, so weiters Singapore, Batavia, Soerobaya und viele andere, die man anführen könnte und die zeigen, daß teils aus räumlichen, teils aus elementaren Gründen eine größere Entfernung des Hafens von der Stadt nicht gescheut wurde. Es hätte ja auch keinen Sinn, große Ausgaben zu machen, ohne damit den zukünftigen Bedürfnissen voll zu genügen. Bisher gaben wir jedes Jahrzehnt Millionen aus, um unzulängliches Stückwerk zu schaffen; wäre es da nicht richtiger und ökonomischer, entschlossen größere Summen

daran zu wenden, um gleich etwas endgültig Gutes zu schaffen?

Es werfen sich demnach folgende Fragen auf:

1. Werden die Hafenerweiterungen in S. Andrea für die Warenoperationen zu Lande und die Schiffsoperationen räumlich entsprechen?

2. Sind die Anlegeplätze in S. Andrea genügend geschützt, um die Operationen der Schiffe nicht zu behindern?

3. Wird die zerstreute Lage der Ein- und Auslademagazine, welche durch den Bau in S. Andrea herbeigeführt wird, der eigentlich die Entstehung von drei bis vier Häfen und zwei Zollämtern zur Folge hat, nicht geeignet sein, die Verwirrung in Triest noch zu erhöhen, sowie die richtige Verstauung der Waren nach den einzelnen Häfen geradezu unmöglich zu machen und dabei die Umschlagspesen noch zu verteuern?

4. Für den Fall, als alle diese Fragen durch das Projekt für den Ausbau des Hafens in S. Andrea nicht im allergünstigsten Sinne und mit voller Zuverlässigkeit gelöst sein sollten, wäre es da nicht angezeigter, in einer von Triest etwas weiteren Entfernung, an der istrianischen Küste überhaupt einen ganz neuen Hafen anzulegen, welcher sämtliche gegenwärtigen und in Ausführung begriffenen Eisenbahntermini einschließt, wo alle Operationen zentral durchgeführt werden können und welcher ein absolut unbehindertes, glattes Manövrieren der Schiffe ermöglicht?

Alle diese Fragen erheischen reiflichste Überlegung und genaueste Untersuchung, bevor an die Ausführung des neuen Hafenbauprojektes geschritten wird und veranlassen darum den Gefertigten — gestützt auf die Meinung eines fachkundigen Gewährsmannes — den Antrag zu stellen:

1. Der Industrierat wolle an das hohe Handelsministerium das Ersuchen richten, das Projekt für den Ausbau des Triester Hafens dem Industrierate zur Begutachtung mitzuteilen.

2. Der Industrierat wolle die gegen das erwähnte Hafenbauprojekt in verschiedenen Interessentenkreisen aufgetauchten und im Vorstehenden dargelegten Bedenken einer sachlichen Prüfung unterziehen und bei dem hohen Handelsministerium beantragen, daß über dieses Projekt vor Annahme und Ausführung desselben unter Zuziehung in- und ausländischer Fachmänner, namentlich Hafenbautechniker sowie von Vertretern aller Interessentenkreise, insbesondere auch der Rheder und Verfrachter, eine umfassende Expertise durchgeführt werde.

Wien, 28. März 1903.

Alois Schweiger,
Mitglied des Subkomitee.

2.

Bericht des Referenten über den Antrag des Subkomiteemitgliedes, kaiserlichen Rates Alois Schweiger, betreffend die Frage des Ausbaues des Triester Hafens.

In der 7. Plenarsitzung des Industrierates vom 26. Jänner d. J. wurde über Antrag dieses Subkomitees der einstimmige Beschluß gefaßt, der hohen Regierung zu empfehlen, den systematischen Ausbau des Triester Hafens, der Ausdehnung unseres Außenhandels und der durch die zweite Bahnlinie nach Triest zu erwartenden Vermehrung des Triester Umschlages entsprechend, ohne Verzug ins Auge zu fassen und einen rationellen Gesamtplan dieser Anlage festzustellen.

Unmittelbar darauf wurde bekannt, daß der hohen Regierung ein umfassender Plan für den Hafenausbau mit einem Kostenaufwande von 94 Millionen Kronen vorliege und schon im folgenden

Digitized by Google

Monate fanden die einschlägigen Beratungen bei der Triester Seebehörde statt, die in der einstimmigen Annahme des von der Regierung vorgelegten Projektes ihren Abschluß fanden.

Nach diesem nunmehr vorliegenden Projekte soll nicht nur der jetzige Hafen durch Verbreiterung der Riva längs der Stadt, sowie durch Anlage des neuen Molo Sanità und die Verbreiterung der Moli Giuseppina und Santa Teresa eine größere Umschlagsfähigkeit erhalten, sondern es soll auch ein ganz neuer Hafen bei S. Andrea mit zwei großen Bassins und drei breiten Moli von zirka 4800 Meter Gesamtentwicklung gebaut werden.

Die letztere Anlage entspricht in räumlicher Beziehung ungefähr jenen Anforderungen, welche der Industrierat in seinem Beschlusse vom 26. Jänner 1903 aufgestellt hatte, und unterscheidet sie sich von der ursprüglich bekannt gewordenen Form nur darin, daß das Regierungsprojekt auf die Richtung der Bora Rücksicht genommen hat, der zufolge die Moli eine schräge Stellung zur Riva zu erhalten hätten.

Nachdem dies Regierungsprojekt den weiteren Kreisen bekannt und der öffentlichen Beurteilung unterzogen worden war, haben sich zuerst einzelne, nach und nach aber immer mehr Stimmen gefunden, welche teils gewisse Änderungen und Korrekturen des bestehenden, mehr aber noch eine völlige Verlegung des neuen Hafens gefordert haben.

Einer der ersten, die gegen das von der Regierung in Aussicht genommene Projekt ihre ernsten Bedenken vorbrachten, war das Mitglied des Subkomitees, Herr kaiserlicher Rat Schweiger, welcher in seinem, dem Industrierate unterbreiteten Antrage vom 28. März 1903 gegen den Regierungsentwurf Stellung genommen und den Antrag gestellt hat, bei der hohen Regierung dahin vorstellig zu werden, daß vorerst in- und ausländische Fachmänner zur Prüfung des Regierungsprojektes herangezogen werden mögen.

In der Folge haben sich weitere Kreise der interessierten Öffentlichkeit mit dem Gegenstande beschäftigt und ist namentlich in Triest dem Regierungsprojekte eine starke und Beachtung heischende Gegnerschaft erstanden.

Mit dem Referate über den Schweiger'schen Antrag betraut, ließ es sich Referent zunächst angelegen sein, an Ort und Stelle sowohl bei Anhängern, wie Gegnern des Projektes die erforderlichen Informationen einzuholen, um über die Sachlage ein richtiges Bild bieten und das Subkomitee in den Stand setzen zu können, über den seiner Beschlußfassung vorliegenden Antrag sachgemäß zu urteilen.

Der Antrag Schweiger zerfällt — genau besehen — in drei Teile.

Der erste Teil schildert die Übelstände der jetzigen Anlage und fordert Abhilfe. Er deckt sich diesbezüglich nahezu gänzlich mit dem vom Industrierate akzeptierten Berichte dieses Subkomitees, und es braucht daher auf diesen Teil der Schweiger'schen Ausführungen nicht näher eingegangen zu werden.

Der zweite Teil des Antrages behandelt den Ausbau des gegenwärtigen Hafens, und hebt Herr kaiserlicher Rat Schweiger diesbezüglich hervor, daß der neue Molo Sanità nicht nötig sei, und daß es für die zollfreien Waren genüge, wenn man den Molo IV für den dalmatinischen Verkehr belassen und einen Molo mehr bei S. Andrea bauen würde. Nach Ansicht des Herrn Antragstellers seien die zwei bestehenden Moli San Carlo und Giuseppina für den nationalen Verkehr ausreichend, und wäre es, um den dalmatinischen Handel zu heben, entsprechender, wenn man die Eisenbahn von Metković aus verlängert hätte, weil man dann an einen Hafen für Schiffe mittlerer Tragfähigkeit gelange, der als ein vorzüglicher Umschlagplatz das beste Mittel wäre, den jetzigen über Fiume gehenden Verkehr wieder über Österreich abzulenken. Es ist nicht einzusehen, weshalb der Hafen von Triest, wenn er als Umschlagplatz allen Anforderungen entspricht, nicht mindestens denselben, ja einen wesentlich höheren Wert für den dalmatinischen Handel haben sollte, als der von dem Herrn Antragsteller empfohlene, man kann vielmehr überzeugt sein, daß, wenn der Hafen von Triest ergänzt und die bestehenden Übelstände und der Mangel an Umschlagplätzen beseitigt sein werden, die Konkurrenz von Fiume kaum gefährlich werden kann.

Der Herr Antragsteller beruft sich in seinen Ausführungen auf die ihm zugekommenen Informationen eines hervorragenden Fachmannes und gelangt auf Grund dessen zu Schlüssen, die in manchen Punkten durch die vorgeführten tatsächlichen Momente keineswegs fundiert und in mancher Beziehung einigermaßen befremdend erscheinen.

Ein ganz besonderer Übelstand im jetzigen Hafen ist der Mangel an Anlegeplätzen für Schiffe mit zollpflichtiger Ware. Schon in dem früheren Berichte über die Ausgestaltung des Triester Hafens ist darauf hingewiesen, daß solche Schiffe oft mehrere Tage, ja Wochen draußen im Meere zu liegen gezwungen sind, ehe sie anlegen können, und daß die Lloyd-Hangars zwei- bis dreimal größer sein müßten, um den Verkehr glatt zu bewältigen. Deshalb beabsichtigt man ja den Molo IV in das Freihafengebiet einzubeziehen. Dieser Molo ist aber räumlich gar nicht groß und wird durch die bedeutende Verbreiterung der Riva künftig noch wesentlich verkürzt, so daß er keinesfalls mehr als drei mittleren Dampfern das Anlegen gestattet. Wenn er sohin gewiß nicht hinreicht, den schon bestehenden Platzmangel zu beseitigen, so ist es doch klar, daß gar nicht daran gedacht werden kann, am Molo IV auch noch den dalmatinischen Verkehr abzuwickeln.

Digitized by

Der Herr Antragsteller erachtet die beiden Moli San Carlo und Giuseppina für unseren nationalen Handel für vollständig ausreichend. Referent ist entgegengesetzter Meinung. Man sehe sich nur den Molo San Carlo an! Das ist kein Molo für den Waren-, sondern für den Personenverkehr, und er sollte auch nur dafür verwendet werden. Auch dieser Molo wird durch die Rivenverbreiterung in seiner Länge wesentlich gekürzt und man kann es fast alle Tage sehen, daß Platzmangels wegen die Dampfer schräg hintereinander anlegen müssen.

Was für ein Chaos würde bei stärkerem Verkehre entstehen, wenn gleichzeitig Menschen und Waren gelandet oder eingeschifft werden! Niemand wäre seines Lebens mehr sicher auf dem schmalen Molo zwischen den Warenballen und dem Wagengewirr. Und dann, ist es nicht eines Hafenplatzes von der Bedeutung Triests unwürdig, nicht wenigstens einen angemessenen Anlegeplatz ausschließlich für Passagierverkehr zu haben?

Wenn der Herr Antragsteller darauf hinweist, daß der Molo San Carlo für drei Dampfer Platz hat, aber nur für zwei Lloyddampfer verwendet wird, von denen wieder nur ein Schiff, der „Wurmbrand", ohne jede Notwendigkeit fast die ganze Woche ankert, so bestätigt das nur die obige Anschauung, daß der Molo San Carlo keinesfalls für den Warenverkehr verwendet werden sollte.

Aber eines mag bei dieser Gelegenheit hervorgehoben werden, daß es nämlich bedauerlich ist, daß auch die Schiffe der „Adria" von Triest aus den Personenverkehr mit Dalmatien unterhalten. Es liegt dies gewiß nur daran, daß der österreichische Lloyd außer dem einen „Wurmbrand" nur alte Schiffe von etwa neun Meilen Geschwindigkeit für diesen Verkehr verwendet, die eben so lange unterwegs sind, daß fast niemand mit diesen Schiffen fahren mag und jeder die schneller fahrenden ungarischen Schiffe vorzieht. Da wäre es wohl nötig, daß endlich auch der Lloyd den modernen und berechtigten Anforderungen der Zeit Rechnung tragen und die alten Schiffe durch schneller fahrende ersetzen möchte.

Es bleibt, wenn man den Ausführungen des Herrn Antragstellers folgt, nur noch der Molo Giuseppina, dieser schmale Molo für den bedeutenden Verkehr des lokalen Bedarfes übrig. Wer die großen Quantitäten dieser Waren kennt, wer weiß, daß Triest seine Baumaterialien ausschließlich per mare bezieht, wer den Weinhandel aus Dalmatien kennt, der wird zugeben müssen, daß man dem Molo Giuseppina diese Leistungen nicht im entferntesten zumuten kann und wenn man die Reisschiffe, die künftig an dem zu verbreiternden Molo Teresa anlegen sollen, ganz außer Betracht läßt, so stellt sich doch die unbedingte Notwendigkeit heraus, einen neuen großen Molo anzulegen, der schon heute einem dringendem Bedürfnisse entspricht und um so nötiger ist, als ja der Verkehr unaufhörlich zunimmt. In dieser Beziehung steht diese Anschauung auch in vollem Einklange mit der aller ernsten Triester Faktoren und es darf ausgesprochen werden, daß die Regierung sich durch diese durchgreifende Kompletierungsarbeit im jetzigen Hafen den vollen Dank der Triester verdient hat und daß der Industrierat wohl daran tut, sein volles Einverständnis sowohl mit den vorher erwähnten Arbeiten, als besonders mit dem Bau des neuen Molo Sanità auszusprechen.

Und nun gelangen wir zum dritten Teile des Schweiger'schen Antrages. Dieser Teil ist gewiß der wichtigste, denn er betrifft eigentlich die Zukunft unseres österreichischen überseeischen Handels.

Die Frage, welche sich hier vor uns aufrollt, ist von so großer Tragweite, daß man nicht ohne einige Beklommenheit zu derselben Stellung nehmen kann und sich prüfen muß, ob man nicht eine zu große Verantwortung auf sich lade, wenn man es unternimmt, dem Industrierate das Eintreten für eine bestimmte Art und Weise der Ausführung des großen Werkes zu empfehlen.

Das frühere Referat über die Ausgestaltung des Triester Hafens hatte eigentlich mehr bloß ein gewisses Ausmaß der Vergrößerung im Auge, und da allgemein immer nur von dem Hafenbau bei S. Andrea gesprochen wurde, in einer Weise etwa, als ob ein andrer Platz überhaupt gar nicht in Frage komme, so war damals sozusagen kein Streit darüber, ob denn die Anlage des Hafens an einem anderen Punkte der Küste als bei S. Andrea nicht vorzuziehen wäre.

Es darf hier daran erinnert werden, daß schon in dem früheren Berichte an das Plenum darauf hingewiesen war, daß man gut tue, die Bucht bei Zaule im Auge zu behalten, wenn einmal im Laufe der Zeit der bei S. Andrea zu erbauende Hafen den Erfordernissen der Zeit nicht mehr entsprechen sollte.

Es ist bekannt, daß nach der Sitzung des Industrierates vom 27. Jänner 1903 bei der k. k. Seebehörde in Triest vom 4. bis 9. Februar 1903 das von der Regierung ausgearbeitete Projekt des Hafens bei S. Andrea und des großen Holzlagerplatzes bei Servola einer eingehenden Erörterung unterzogen worden ist. An derselben hatten auch Vertreter des Reichskriegsministeriums, des Eisenbahn-, Handels- und Finanzministeriums, der Triester Statthalterei, der Finanzdirektion, Staatsbahndirektion, der Lagerhausverwaltung, der Seebehörde, des Hafenkapitanates in Triest, der Gemeinde Triest, der Handels- und Gewerbekammer Triest, des österreichischen Lloyd, der Associazione marittima und fünf nautische Experten teilgenommen.

Bei dieser Erörterung wurde nun, was zunächst zu konstatieren ist, das Regierungsprojekt einstimmig gutgeheißen und ist der Regierung für dasselbe von vielen Seiten der Dank ausgesprochen worden.

Digitized by Google

Nach einer solchen Enunziation sollte man nun wohl annehmen können, daß dieses Projekt wirklich ein Produkt größter Einsicht und Vollkommenheit sei. Daran mußte man aber irre werden, als erst schüchtern, dann immer lauter Stimmen von gewichtigem Klange, Stimmen von Männern, welche die nautischen Verhältnisse Triests von Jugend auf kennen, welche die kommerziellen Bedürfnisse ihrer Stadt und der Monarchie an ihrem Leibe verspüren, welche ohne Eigennutz kein anderes Ziel im Auge haben, als das, welches wir alle anstreben, sich vernehmen ließen, welche erklärten, daß das Regierungsprojekt durchaus nicht günstig und daß ein Hafen in der Bucht von Zaule oder an der Küste von Servola jenem bei weitem vorzuziehen sei.

Auch der Herr Antragsteller erachtet das Projekt der Regierung als technisch und nautisch bedenklich, in dem er namentlich betont, daß man einen Hafen nicht am Promontorio von Triest durch Zuschüttung des Meeres, sondern da anlegen müsse, wo die Natur die günstigsten Bedingungen für denselben geschaffen habe, und da käme es gar nicht darauf an, ob die Entfernung des Hafens von Triest etwas größer oder kleiner sei, wenn eben nur die besten Bedingungen für denselben vorhanden wären.

Mit ganz besonderem Nachdrucke verweist der Antrag darauf, daß der alte Hafen der Südbahn zuliebe an seiner jetzigen Stelle in der denkbar ungünstigsten Weise angelegt worden sei, und er warnt dringend davor, daß man bei der Anlage des neuen Hafens wieder in denselben Fehler verfalle.

Der Herr Antragsteller ist der Ansicht, daß es gar nicht nötig sei, den Hafen in unmittelbarer Nähe von Triest anzulegen, und er verweist diesbezüglich auf Häfen anderer Städte, die ohne Nachteil für jene zum Teile in großer Entfernung angelegt sind.

Von anderer Seite wurde auch der Vorschlag gemacht, den Hafen bei Aquileja in Aussicht zu nehmen, wo die Bora nicht wüte und wo sonst alle Bedingungen für einen guten Hafen gegeben seien. Das Subkomitee dürfte von der Ansicht ausgehen wollen, daß man diesen letzteren Fall vorerst nicht in Betracht zu ziehen habe, da es sich ja zunächst um die Vergrößerung des Hafens von Triest und nicht um die Frage handelt, wo etwa allgemein günstiger gelegene Hafenplätze ausfindig gemacht werden könnten.

Nach einer Übersicht der Anschauungen aller jener Fachmänner des Triester Platzes, welchen bei Beurteilung der Sache ein Votum zuzugestehen sein dürfte, sind für den neuen Hafen nur drei Alternativen ins Auge zu fassen:

1. die von der Regierung in Aussicht genommene Situation bei der Punta San Andrea,

2. die Küstenstrecke zwischen dem Stabilimento tecnico bis San Sabba und

3. die Bucht von Zaule.

Wenn man im allgemeinen von der möglichst günstigen Lage eines Hafens spricht, so wird wohl ohne Widerrede zugegeben werden müssen, daß eine tief ins Land eingeschnittene Bucht einem ins Meer vorspringenden Kap vorzuziehen sei, weil in ersterem Falle die räumliche Umgrenzung bereits vorhanden ist, während sie im letzteren Falle erst geschaffen werden muß. Diese Gegensätze sind bei der Alternative 1 und 3 in der Tat vorhanden, und es drängt sich sofort, wenn man das Regierungsprojekt betrachtet, für jeden in die Verhältnisse nicht näher Eingeweihten die Frage auf, weshalb denn die Regierung eine für den ersten Blick so ungünstige Lage für diesen Hafenbau in Aussicht genommen habe, weshalb nicht wenigstens die Küste San Marco bis San Sabba aufgesucht worden sei, welche für einen Hafen durch ein genügendes Hinterland mit seinen Depoträumen wie geschaffen erscheint.

Eingehende, an Ort und Stelle vorgenommene Studien und kompetente Informationen dürften diese scheinbaren Widersprüche indes aufklären.

Bei oberflächlicher Besichtigung der Bucht von Zaule, namentlich an einem schönen windstillen Tage, erscheint diese ruhige Wasserfläche auf drei Seiten von Ufern umgeben, wie ein idealer Hafen, und man neigt anfänglich dieser Ansicht zu, wenn man gute Kenner Triests entzückt ausrufen hört: „un port naturel admirable“. Gegen Ost erstreckt sich bis an den Fuß des Karstgebirges eine weite grüne Ebene, wohl groß genug, um die erforderlichen Depots und sonstigen Hochbauten aufzunehmen, und *dennoch: so sehr man anfänglich für den Hafen an dieser Stelle eingenommen werden mag, es sind Umstände vorhanden, welche sie, wenigstens gegenwärtig, für den gedachten Zweck vollständig ausschließen.*

Der erste Grund, welcher dagegen spricht, ist die Intensität der Bora, welche ganz unvermittelt von den kahlen Bergen des Karstes mit ihrer ganzen Gewalt über die Bucht dahinbraust und aus der stillen Wasserfläche selbst an ruhigen Tagen ein wildes, aufgewühltes Meer erzeugt, gegen welches das gegenüberliegende Muggia sich durch einen weit ausladenden Sporn schützen mußte. Es ist wahr, der Scirocco übt auf die Bucht bei Zaule keine besondere Wirkung, aber ein Irrtum wäre es zu behaupten, daß auch der Südwestwind durch das Kap Sottile keinen Einfluß auf diese Bucht ausübe. Derselbe trägt wohl seinen Reflex in sehr wirkungsvoller Weise bis an die äußersten Umgrenzungen der Bucht.

Der zweite Grund — und wohl der hauptsächlichste — gegen die Anlage des Hafens an dieser Stelle liegt aber in der außerordentlichen Ansammlung von Schlammassen, welche die Bucht bis zu einer Mächtigkeit von 20 bis 25 Metern und bis 2 bis 4 Meter unter dem Wasserspiegel anfüllen. Diese Schlammassen, welche wohl schon seit der Entforstung des

Digitized by Google

Karstes von seinen Höhen herabgeschwemmt worden sind, müßten ausgebaggert werden, eine Arbeit, zu deren Bewältigung durch neu zu beschaffende und neu zu konstruierende Baggervorrichtungen viele Jahre erforderlich wären, deren Kosten gegenwärtig kaum noch geschätzt werden könnten, die aber gewiß viele Millionen betragen würden.

Gegen die Bucht von Zaule sprechen aber auch schwerwiegende kommerzielle und eisenbahntechnische Gründe. Man bedenke nur, daß die Entfernung von Triest sieben bis acht Kilometer beträgt, und daß dadurch die Einheitlichkeit des Triester Handels und Verkehres und der Hafenleitung in gewiß empfindlicher Weise beeinträchtigt wird. Von besonderer Bedeutung aber ist die eisenbahntechnische Frage. Nicht nur, daß doppelte Eisenbahnstationen von größerem Umfange angelegt werden müßten, die Anlage der doppelten Bahnlinien nach S. Andrea einerseits, besonders aber diejenige nach Zaule oder San Sabba anderseits verursacht so enorme Schwierigkeiten, daß nach Ansicht der Fachleute die Kosten dieses Bahnbaues zu dem Werte dieser Anlage überhaupt gar nicht mehr im Verhältnisse stünden. Dabei muß aber auch darauf hingewiesen werden, daß, mögen die Verbindungen zwischen Zaule und Triest noch so vorzüglich sein, die große Entfernung beider Punkte voneinander ihre nachteilige Rückwirkung auf den Verkehr niemals und auch nicht annähernd wird aufheben können.

Besonders wurde von berufener Seite auf den Umstand aufmerksam gemacht, daß zwischen dem alten und dem neuen Hafen ein ununterbrochener maritimer Verkehr aufrecht erhalten werden müßte, der aber bei stürmischer See von den größten Gefahren für die Fahrzeuge begleitet sein würde.

Es wurde ferner konstatiert, daß die Bucht von Zaule in Bezug auf ihre Größe bei weitem nicht, auch nicht bloß für die nächsten Dezennien, den zu stellenden Anforderungen genüge, und daß die Ölraffinerie selbstverständlich sofort dem Boden gleich gemacht werden müßte. Dieser letztere Umstand würde von der Gemeinde Triest um so mehr bedauert werden, als sie einen großen Wert nicht nur auf diese Industrie, sondern überhaupt auf die Entwicklung der Industrie in Triest legt und es daher dringend wünscht, daß die Ebene von Zaule zum Ansiedeln von industriellen Etablissements und von Arbeiterkolonien möglichst reserviert bleibe.

Übrigens kommen auch verschiedene andere Momente in Betracht, indem nicht nur beim Bau des Hafens von Zaule auch istrianisches Gebiet berührt wird, sondern daß auch infolge der bekannten Abmachungen zwischen Österreich und Ungarn neue Unterhandlungen mit der anderen Reichshälfte stattfinden müßten, die den Beginn des Hafenbaues jedenfalls weit hinausschieben würden. Aus allen diesen Gründen wird man sich nicht entschließen können, die Anlage des Hafens bei Zaule zu empfehlen.

Was nun die zweite Alternative, das heißt das Projekt des Hafens zwischen San Marco und San Sabba betrifft, so ist dieser Küsteustrich im allgemeinen viel günstiger, für einen Hafen geeigneter, als die Bucht von Zaule. Er bietet eine große Entwicklung und genügt gewiß für die nächsten 50 Jahre, wenn nicht auf noch längere Zeit. Er ist gegen die Bora durch die rückwärtigen, allerdings nicht bedeutenden Höhenzüge von Servola teilweise geschützt und es ist vielleicht auch genügendes Hinterland für die erforderlichen Hochbauten und die Möglichkeit ungestörten Verkehres vorhanden. Gegen das Stabilimento tecnico zu finden wir felsigen Grund, dagegen bedeckt eine Schlammschichte bis zu 20 Meter Mächtigkeit den Boden, je weiter man gegen San Sabba kommt. Infolgedessen konnte auch der bei der Ölraffinerie gebaute Molo durch viele Jahre hindurch nicht zur Ruhe kommen und fort und fort mußte er ergänzt werden.

Nach Anschauung einzelner wäre es an dieser Küstenstrecke nicht nötig, die Hafenbassins gegen die Südweststürme durch Dämme zu schützen. Dem aber widerspricht eine große Anzahl erfahrener Nautiker, welche die Triester Verhältnisse genau kennen und behaupten, daß die Wirkung der Südweststürme an dieser Stelle sehr intensiv sei, ja, es sei allgemein bekannt und könne bei jedem Südweststurm beobachtet werden, daß durch den Molo des Lloydarsenals nur ein ganz kleiner Teil der Werksufer geschützt werde. Es wird also durch das Kap Sottile, wie es vielfach behauptet wird, die Wirkung des Südweststurmes auf die Küste San Marco—San Sabba nicht aufgehalten werden und man hält es für unbedingt nötig, diese Hafenanlage geradeso durch Dämme zu schützen, wie sie beim Regierungsprojekte geplant sind, so daß also von einer wesentlichen Ersparnis in dieser Beziehung nicht die Rede sein kann.

Der projektierte Holzplatz, beziehungsweise der Holzhafen, welchen man bei Servola anzulegen beabsichtigt, muß, wenn der Hafen an die Küste von Servola verlegt wird, unbedingt noch weiter von Triest entfernt werden, obgleich schon die jetzt bei Servola in Aussicht genommene Stelle von den Interessenten als viel zu weit von der Stadt bezeichnet wird.

Weiter kommen die an dieser Küste liegenden großen industriellen Etablissements in Betracht, die unbedingt eingelöst und niedergelegt werden müßten. Man schätzt die Kosten dafür auf 10 bis 15 Millionen Kronen, befürchtet aber, daß diese Industrien alsdann überhaupt Triest den Rücken kehren würden. Das aber will man gerade vermeiden und es besteht der allgemeine Wunsch in Triest, daß die Küste Stabilimento—San Sabba ausschließlich für die Entwicklung der Industrie reserviert bleibe.

Außer den angeführten kommen aber alle die schon im vorstehenden erwähnten kommerziellen, verkehrs-, bau- und eisenbahntechnischen Umstände mehr oder weniger in Betracht, welche gegen den Bau des

Digitized by Google

Hafens an dieser Stelle sprechen, wenn es sich um die Wahl zwischen S. Andrea und Servola handelt.

Es kann daher nur noch der dritte mögliche Platz an der Punta S. Andrea in Betracht gezogen werden. Es ist wahr, ein natürlicher Hafen ist dort nicht zu schaffen, aber, wenn die projektierten Arbeiten erst einmal ausgeführt sein werden, was freilich große Ausgaben erfordert, so wird ein künstlicher Hafen geschaffen sein, der schließlich in seinem Charakter und in seinem Werte sich von einem natürlichen Hafen in keiner Weise unterscheidet.

Durch das Promontorio bei S. Andrea wird die Bora geteilt und in ihrer Wirkung auf den Hafen abgeschwächt. Die Bassins, welche in der Resultierenden der Windrichtung angelegt sind, gestatten das gerade Einfahren der Schiffe in dieselben. Die vorgelegten Diguen schützen den Hafen gegen die Südwestwinde und sind in einer derartig etagierten Nebeneinanderstellung angelegt, daß zwischen den 120 Meter auseinanderliegenden Diguenteilen selbst die größten Schiffe ungefährdet hindurchfahren können. Die von einigen Seiten ausgesprochene Befürchtung, daß bei stürmischer See oder in finsterer Nacht diese Dämme für die Schiffahrt eine Gefahr bilden könnten, wurde von den erfahrensten Seeleuten als unbegründet bezeichnet, denn, wenn dies der Fall ist, dann sei ja jeder Leuchtturm oder jedes Kap, beispielsweise das Kap Sottile, mindestens eine ebenso große Gefahr wie diese Dämme. Auch der Behauptung, daß infolge der großen Entfernung dieser Diguen von den Hafenbassins sich hinter den ersteren wieder neue See bilden könne, wurde von vielen sehr erfahrenen Nautikern entschieden widersprochen. In räumlicher Beziehung entspricht die projektierte Hafenanlage einem Bedürfnisse von voraussichtlich 50 Jahren. Die dem Meere abgewonnenen Riven und Moli sind von einer derartigen Ausdehnung, daß Magazine und Hangars in vollständig ausreichendem Maße ausgeführt werden können, was sich aus der nachstehenden Tabelle ergibt, welche die Ausmaße des alten Hafens und der neuen Anlage enthält.

	Derzeitige Freigebietsanlagen einschließlich Molo IV und Rangierbahnhof	Projektierte Anlage in S. Andrea samt Rangierbahnhof
Rivalänge	3260 Meter	4850 Meter
Länge der Moli	Molo I 196 Meter (durchschnittlich) „ II 197 „ „ „ III 211 „ „ „ IV 142 „ „	Molo V 360 Meter „ VI 513 „ (durchschnittlich) „ VII 778 „
Bassinbreiten	Bassin I 229 Meter „ II 268 „ „ III 298 „ „ IV 280 „ durchschnittlich	Jedes der beiden Bassins 300 Meter
Länge des Wellenbrechers Breite der Einfahrten	1085 Meter vor Molo I 95 Meter „ „ III 165 „	500 — 500 — 1600 Meter vor Molo V 400 Meter zwischen den Wellenbrechern je 233 Meter
Hangars, Belegfläche Magazine, „	46.000 Quadratmeter 153.000 „	128.000 Quadratmeter 180.000 „
Zahl der Uferkräne	54	95
Gesamtareal	417.328 Quadratmeter	603.000 Quadratmeter

Digitized by Google

Hiebei muß besonders hervorgehoben werden, daß durch eine Verlängerung der Riva in nördlicher Richtung über den Leuchtturm hinaus und den Bau zweier weiterer Moli diese Hafenanlage noch eine bedeutende Vergrößerung um zwei Bassins erfahren kann, so daß mit vollster Beruhigung selbst der intensivsten Entwicklung unseres Außenhandels entgegengesehen werden kann. Sollte aber auch diese Vergrößerung dem Erfordernisse nicht mehr entsprechen, dann mögen unsere Nachkommen jene Küstenstrecken heranziehen, deren oben gedacht worden ist.

Mögen dem Regierungsprojekt auch immerhin gewisse Mängel anhaften, welche durch die exponierte Lage bei S. Andrea bedingt sind, so bietet dasselbe doch wieder so bedeutende und nicht zu bestreitende Vorteile und Vorzüge, daß diese Mängel demgegenüber nicht abzusehen und nicht entscheidend in Betracht kommen können.

So erkennen wir schon beim ersten Blicke, daß die neue Anlage quasi die organische Fortsetzung des alten Hafens bildet; dadurch aber wird eine zentrale Leitung und eine leichte Übersichtlichkeit des Ganzen ermöglicht; Seebehörde, Hafenkapitanat und Lagerhausverwaltung werden schnell eingreifen und dirigieren können, der Sitz der Kaufmannschaft, die Handelshäuser, die Seeinstitute liegen alle in der unmittelbaren Nähe der Anlegeplätze, die Wechselwirkungen des Verkehres vollziehen sich besser und sicherer, als wenn große Entfernungen die Verständigung und die Beziehungen zwischen den einzelnen Faktoren erschweren. Nicht zum mindesten aber kommt der Umstand in Betracht, daß der Passagier-, speziell der Auswandererverkehr bei einer zentralen Anlage sich leicht, schnell und für die Reisenden bequem abwickelt, daß dagegen die Absicht, diesen Verkehr mehr und mehr über Triest zu leiten, bei einer so großen Entfernung zwischen dem Zentrum der Stadt und einem Hafen bei Servola oder Zaule, gewiß nicht gefördert würde.

Der Einwand, daß bei dem Hafen an der Punta S. Andrea kein genügendes Hinterland für den Bahnverkehr und die erforderlichen Magazine vorhanden sei, kann bei näherem Studium des Regierungsprojektes ernstlich nicht aufrecht erhalten werden, im Gegenteil, gerade das Ineinandergreifen der Funktionen der Tauern- und der Südbahn erscheint hier in der zweckmäßigsten Weise gelöst, und es ist unter den gegebenen Verhältnissen kein zweites Projekt denkbar, welches die Teilung der Frachten für die beiden großen Bahnhöfe und die Verbindung der letzteren miteinander besser und billiger herzustellen vermöchte als dieses. Und was die erforderlichen Hochbauten betrifft, so sind dieselben aller Voraussicht nach auf 50 Jahre genügend und in einer solchen Weise projektiert, daß zwischen denselben der Eisenbahnverkehr ungehindert stattfinden kann.

Faßt man nun alle diese Momente zusammen und stellt man sich auf den Standpunkt, daß diese große Frage nicht allein vom lokalen Triester, sondern in erster Linie von dem höheren Gesichtspunkte der Reichsinteressen zu beurteilen ist, so dürfte es nicht schwer fallen, mit voller Überzeugung auszusprechen, daß unter den obwaltenden Verhältnissen das von der Regierung vorgelegte Hafenprojekt an der Punta S. Andrea in Bezug auf die Lage, die Anordnung und den Verkehr in glücklichster Weise durchgeführt ist.

In diesem Sinne empfehle ich denn auch, auf den Antrag des Subkomiteemitgliedes Herrn kaiserlichen Rates Schweiger nicht einzugehen, und erlaube mir vielmehr den Antrag zu stellen:

Das Subkomitee wolle diesen Bericht zur genehmigenden Kenntnis nehmen und, im Sinne der Ausführungen desselben seiner Wohlmeinung dahin Ausdruck geben, daß das von der hohen Regierung festgestellte umfassende Projekt des Ausbaues des Triester Hafens als das unter den tatsächlich gegebenen Verhältnissen zweckmäßigste vom Standpunkte von Industrie und Handel nur auf das lebhafteste begrüßt und zur baldigsten Inangriffnahme und Ausführung empfohlen wird.

Wien, 27. Juni 1903.

Otto Günther,
Referent.

Digitized by Google

3.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 5. Sitzung des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehrs vom 30. Juni 1903.

Vorsitzender Obmann Herrenhausmitglied **Krupp**: Meine sehr geehrten Herren! Ich konstatiere die Beschlußfähigkeit und eröffne die Sitzung, indem ich mir zunächst gestatte, Seine Exzellenz den Herrn Handelsminister, den wir in unserer Mitte begrüßen zu können uns freuen, und sodann die Herren Vertreter der Marinesektion des Reichskriegsministeriums, des Finanzministeriums, des Eisenbahnministeriums, des Handelsministeriums, sowie der Seebehörde auf das freundlichste zu begrüßen.

Zur Verhandlung gelangt der erste Punkt der Tagesordnung, das ist der Antrag des Subkomiteemitgliedes kaiserlichen Rates Schweiger, betreffend den Ausbau des Triester Hafens. Referent ist Herr Zentraldirektor Günther, den ich einlade, den Bericht zu erstatten.

Referent Mitglied **Günther**: Eure Exzellenz! Sehr geehrte Herren! Als ich im Auftrage unseres Subkomitees im Plenum des Industrierates über den im Industrierate allgemein laut gewordenen Wunsch Bericht erstattet habe, den Hafen von Triest den heutigen Anforderungen und den in der Zukunft an ihn herantretenden Anforderungen entsprechend auszubauen, glaubte ich, daß wir mit dieser Frage eigentlich fertig wären. Für uns handelte es sich damals nur um das Maß der Vergrößerung des Hafens, nicht um die Stelle, an welche er kommen sollte. Diese meine Ansicht hat sich aber in der Folge als nicht ganz zutreffend erwiesen und bald, nachdem wir uns über die unbedingte Notwendigkeit der Vergrößerung des Hafens von Triest ausgesprochen hatten, ergab es sich, daß viele Stimmen gegen das von der Regierung damals bereits ausgearbeitete Projekt laut wurden. Insbesondere hat sich unser verehrter Herr Kollege kaiserlicher Rat Schweiger gegen das Projekt ausgesprochen und in seinem Gefolge sind, namentlich in Triest, verschiedene Personen aufgetreten, welche die von der Regierung für diesen Bau in Aussicht genommene Stelle, nämlich die Punta S. Andrea, als höchst ungünstig bezeichnet haben.

Herr Schweiger, der ja eine große Gewandtheit in der Behandlung derartiger Fragen besitzt und immer offen und ehrlich für die Sache eintritt, die er im Auge hat, hat eine Denkschrift verfaßt und sie in Form eines Antrages dem Industrierate vorgelegt.

Dieser Antrag des Herrn Schweiger zerfällt in drei Teile.

Der erste Teil behandelt die heutigen Zustände in Triest und die unbedingte Notwendigkeit einer Abhilfe, wenn Triest nicht von jenem hohen Piedestal herunterfinken soll, auf das wir es heben wollen. Die Schilderung der Übelstände ist eigentlich jener konform, die ich in meinem Referate hervorgehoben habe. Wir wissen ja, daß Schiffe oft tagelang, ja wochenlang draußen im offenen Meere liegen müssen, ohne daß sie eine Stelle zum Anlegen finden, zum Löschen ihrer Waren. Wir wissen ferner, daß die Unterkunftsräume, speziell die Hangars, die dem Lloyd zur Verfügung stehen, viel zu klein sind und daß ferner die Krahnanlagen und die übrigen Mittel zum Verkehre bei weitem nicht genügen.

Ich glaube, daß es nicht notwendig ist, auf diese Einzelheiten der Schweiger'schen Ausführungen des näheren einzugehen und gehe daher sofort zur Besprechung des zweiten Teiles über, das ist zur Bemänglung der von der Regierung in Aussicht genommenen Vergrößerungsbauten des gegenwärtigen Hafens. Diese Bauten bestehen im wesentlichen in der Verbreiterung der Riva um zirka 20 bis 25 Meter und in der Anlage eines neuen Molo, des Molo Sanità. Herr Schweiger meint nun, daß dieser neue Molo Sanità eigentlich gar nicht nötig sei und daß wir mit den bestehenden Molt San Carlo und Giuseppina ganz gut das Auslangen finden könnten, wenn man den Molo IV zum Teile auch für den dalmatinischen Handel in Aussicht nehmen würde. Wer den Molo IV gesehen hat und in Berücksichtigung zieht, daß durch die Verbreiterung der Riva ein ziemliches Stück desselben entfällt, wird zugeben, daß dieser Molo für den dalmatinischen Verkehr nicht herangezogen werden kann. Wir haben seinerzeit konstatiert, daß die Hangars, welche dem Lloyd zur Verfügung stehen, ungefähr nur die Hälfte oder vielleicht noch weniger des Bedarfes zu decken im stande sind, der dort auftritt, und daß der Molo IV schon heute zu seiner Gänze dem Lloyd übertragen beziehungsweise in das Freihafengebiet einbezogen werden müßte.

Nun, meine Herren, der dalmatinische Handel kann sich gewiß nicht auf dem Molo IV abspielen, und es bleibt uns daher gegenwärtig nur der Molo San Carlo und Molo Giuseppina übrig, da der Molo Teresa gegenwärtig nicht in Betracht kommt. Der Molo San Carlo ist jedoch ausschließlich für den Personenverkehr bestimmt. Ihn auch für den

Digitized by Google

Frachtenverkehr heranzuziehen, halte ich für gänzlich ausgeschlossen, da wir doch hoffen dürfen, daß sich der Personenverkehr in Triest nur ausdehnen werde. Wenn man nun bedenkt, welche bedeutende Quantitäten von Ware für den Lokalbedarf in Triest umgeschlagen werden, so liegt es nach meiner Meinung auf der Hand, daß der Molo Giuseppina für den Warenverkehr ganz unzureichend ist, und daß noch unbedingt ein zweiter Molo geschaffen werden muß, und das ist der Molo Sanità.

Es ist daher nur verdienstlich von der Regierung, daß sie ein solches Opfer bringt und einen derartig großen Molo baut.

Der Molo Teresa wird später für die Reisschiffe gewiß die größten Dienste leisten, es ist daher ganz gut, daß eine Verbreiterung desselben in Aussicht genommen ist, und ich habe nicht gehört, daß diese Kompletierung, möchte ich sagen, des Triester Hafens von irgend einer Seite auf Opposition gestoßen wäre, mit Ausnahme allerdings des sehr verehrten Herrn kaiserlichen Rates Schweiger. Mir hat jedermann in Triest gesagt, es sei sehr verdienstlich von der Regierung, daß sie diesen Molo baue und daß sich die Triestiner ohne denselben schon jetzt nicht mehr recht bewegen könnten.

Es müssen für die Schiffe Anlegeplätze geschaffen werden, und ich selbst habe noch vor wenigen Wochen Schiffe gesehen, die seit drei Tagen außerhalb des Hafens lagen, weil sie nicht anlegen konnten. Und das geschieht im Sommer, wo der Verkehr ein schwächerer ist. Wie mag es erst im Winter werden, wenn der Verkehr mitunter ganz bedeutende Dimensionen annimmt. Ich habe mich persönlich an Ort und Stelle durch wiederholtes und intensives Nachgehen überzeugt, daß diese Vergrößerungen des bestehenden Hafens und die Verbesserungen in demselben eine Notwendigkeit für Triest sind und ich glaube daher, daß wir der Anregung des verehrten Herrn Kollegen Schweiger in dieser Beziehung nicht Folge leisten dürfen und dem Regierungsprojekte unsere volle Anerkennung und Zustimmung geben müssen.

Ich komme nun zu dem dritten Teile des Antrages und das scheint mir der wichtigere Teil desselben, ich möchte sagen, der springende Punkt des Ganzen zu sein, ich meine die Vergrößerung des bestehenden Hafens um ein solches Stück, daß voraussichtlich für die nächsten 50 Jahre vorgesorgt ist. Herr kaiserlicher Rat Schweiger meint in seinem Antrage, es wäre vielleicht besser, wenn man den neuen Hafen vielleicht an eine entsprechendere Stelle der istrianischen Küste verlegen würde.

Meine Herren! Wenn Triest nicht an der Stelle läge, wo es eben liegt, wenn Triest nicht jene Stellung einnehmen würde, die es tatsächlich einnimmt und die es für die Folge immer einnehmen soll, könnte man vielleicht darüber sprechen. Allein unter den obwaltenden Verhältnissen ist jede größere Entfernung eines neuen Hafens von Triest, wenn ich so sagen darf, eine Depossedierung des heutigen Triest, und das können wir nicht auf uns nehmen. Die Vergrößerung des Hafens von Triest muß sich unbedingt in der Nähe dieser Stadt vollziehen. Es ist auch niemand da gewesen, der sich für die Idee des Herrn Kollegen Schweiger ausgesprochen hätte, und ich glaube, es wird sich auch der Industrierat nicht dafür aussprechen können. Wenn ich diese Annahme als eine selbstverständliche mir auszusprechen erlaube, so geschieht dies, weil wir eigentlich nur drei Punkte vor uns haben, an welche dieser neue Hafen allenfalls verlegt werden könnte. Das ist der jetzt in Aussicht genommene Punkt an der Punta S. Andrea, das ist ferner die Küste von San Marco, vom Stabilimento tecnico bis an die Ölraffinerie und drittens die Bucht bei Zaule.

Fangen wir mit der Bucht bei Zaule an. Wenn man bei klarem Wetter in der Bucht von Zaule ist, wird man förmlich überrascht, denn man sieht einen natürlichen Hafen vor sich und fragt sich: Warum wird denn eigentlich so lange über die Sache debattiert, das ist ja ein wunderbares Gewässer, wie man sich ein besseres kaum vorstellen kann, weshalb geht man an die Punta S. Andrea und nicht hieher? Meine Herren! Als ich das erstemal in diese Bucht hineinkam und diese Stille bewunderte, da habe ich mir auch die Frage vorgelegt, und die anderen haben mir gesagt: Nicht wahr, das ist doch der natürliche Hafen von Triest? Da kamen aber andere und machten mich auf die Übelstände aufmerksam und auf die Unmöglichkeit, daß diese Bucht zu einem Hafen werde.

Meine sehr geehrten Herren! Wenn man sich in der Mitte der Bucht befindet und mit einer Stange in das Wasser hineinstößt, so findet man, daß man an mancher Stelle bei drei Meter Tiefe in den Schlamm hineinkommt. Dieser Schlamm hat eine Mächtigkeit von 20 bis 25 Meter. Und was das heißt, meine Herren, das sehen wir an dem Molo der Ölraffinerie. Dieser Molo ist nicht zur Ruhe gekommen und ist fort und fort in den Wellen verschwunden, mußte Jahr für Jahr ergänzt werden. Und nun denken Sie sich die kolossalen Bauten, die der neue Hafen erfordern wird, und denken Sie, daß die Schiffe nicht in dem 3 Meter tiefen Wasser fahren können; der Schlamm muß auf 20 Meter Tiefe ausgebaggert werden. Wir haben heute noch nicht einmal die nötigen Bagger für eine derartige Arbeitsleistung, sie müßten erst geschaffen werden, wann werden sie fertig? Schon diese eine Frage der Beseitigung des Schlammes, der vielleicht durch Tausende Jahre von den Karsthöhen heruntergeschwemmt worden ist, wirft ein solches Projekt vollständig über den Haufen.

Es kommt aber auch eine zweite Frage in Betracht: die eisenbahntechnische. Ich habe mir auch gesagt: Heute kann eine Eisenbahn überallhin gebaut werden. Wir sehen, daß wir auf Bergeshöhen hinauf-

Digitized by Google

kommen, auf die zu gelangen selbst der unerschrockenste Tourist Not und Mühe hat. Weshalb sollen wir nicht in die Bucht von Zaule kommen können? Aber jedes Ding hat gewisse Grenzen. Wenn die Kosten eines solchen Bahnbaues nicht mehr im Verhältnis zu dem Wert der Anlage stehen, dann muß man sich wohl sagen, daß in die Bucht von Zaule eine solche Bahn nicht zu führen ist. Und weiter: Glauben Sie, daß eine Verbindung von Triest mit der Bucht von Zaule eine so einfache Sache ist? Wenn Sie da eine elektrische Bahn hin und her schnurren lassen, glauben Sie, daß es möglich ist, den kolossalen Verkehr eines solchen Welthafens auf einer elektrischen Bahn zu bewältigen? Das ist nicht so einfach.

Ich gehe weiter: Diese stille Bucht von Zaule, an der ich mich vor 14 Tagen wirklich delektiert habe — die Sonne hat so wunderbar geschienen, es war so wohltuend für den Körper, auf dem stillen Wasser dahinzuschwimmen — wird mitunter in gewaltiger Weise aufgepeitscht, wenn die Bora gerade herunter vom Norden, vom Karst, ungehindert über die grüne, hinter dem Hafen von Zaule gelegene Ebene hinwegpfeift. Das ist dann kein stilles Wasser mehr und kein geeigneter Platz für einen Hafen, der vor der Bora geschützt ist. Die Stadt Muggia gerade vis-à-vis wäre überhaupt an dieser Stelle nicht möglich, wenn nicht gewaltige Dämme sie vor den Wellen schützten, welche die Bora verursacht. Ich glaube, daß diese Gründe doch wohl klar genug dafür sprechen, daß die Bucht von Zaule für einen Hafen von Triest heute wenigstens noch nicht in Betracht gezogen werden kann. Es spricht aber endlich auch noch der Grund dagegen, daß die Bucht von Zaule für den Hafen viel zu klein ist. Wie lange sollte er ausreichen? Ich glaube, es würde nicht zehn Jahre dauern und er wäre zu klein.

Es kommt ein zweiter Platz in Betracht: das ist der Küstenstrich von San Marco, vom Stabilimento bis zur Ölraffinerie. Ich muß sagen, das ist ein Küstenstrich, der zur Anlage eines Hafens wie geschaffen ist, und ich gestehe offen, daß ich bis vor acht Tagen noch der Ansicht zuneigte, daß der Hafen dahin gehöre.

Ich habe die Sache geprüft, habe alle Pro und Contra zusammenfaßt und bin schließlich zu der Überzeugung gekommen: Nein, der Hafen kann auch da nicht angelegt werden. Weil wir Triest groß machen wollen, deswegen kann er nicht dahin kommen. Alle die Übelstände, die vorhin von mir angeführt wurden, sind auch bei diesem Küstenstrich ebenso vorhanden. Sie können die Eisenbahn auch nicht bis zur Ölraffinerie herunterführen ohne zu Kosten zu gelangen, die nicht mehr im Verhältnis zur Anlage stehen.

Wir sehen hier auf dem Plane einen gelben Fleck, das ist der Holzhafen. Der muß dahin kommen; wir wissen nicht, wo wir ihn sonst hinbringen sollen. Von der Punta S. Andrea muß er verschwinden, da kann er nicht bleiben. Die Triestiner lamentieren, schon in einemfort, daß man ihn nach Servola verlegen will. Wenn er nicht da sein soll, müßte er noch weiter weg in die Bucht von Zaule; dann hätten wir aber den dritten Hafen. Dieser Holzplatz ist gewiß ein Argument, das nicht außer Betracht bleiben darf.

Wenn Sie den Hafen hierher legen wollen, müssen Sie drei große industrielle Etablissements einlösen. Diese Etablissements schätze ich auf 10 bis 15 Millionen Kronen. Dann haben Sie eine Riva zu schaffen. Das Hinterland, wie es jetzt ist, ist wohl ein ganz hübscher Komplex, aber für einen Hafen reicht es nicht aus. Es muß also und namentlich an den Abhängen von Servola mit dem Planieren angefangen werden. Was das kostet, brauche ich nicht zu sagen; billig ist es gewiß nicht.

Triest braucht aber anderseits eine Küste, um seine Industrie zu fördern. Wir haben in Triest nach langen Kämpfen, Versuchen und Bestrebungen endlich eine Industrie großgezogen. Wir haben die Reisschälerei, die Ölraffinerie, den Hochofen von Servola, das sind Industrien, die jedenfalls zum Wohlstande Triests beitragen. Der Hochofen von Servola ist nicht so ohneweiters zu kassieren. Diese Hochofenanlage im Zentrum dieses Küstenstriches vielleicht zu belassen und zu sagen: wir schalten dieses Stück Küste aus, das ist ausgeschlossen. Wenn Sie einen solchen Hafen bauen und in der Mitte ein Stück vielleicht von 500 oder 600 Meter herausreißen, so ist das kein Hafen mehr. Es wäre ein Unglück, so etwas zu machen.

Im allgemeinen treffen die Gründe, welche ich gegen den Bau des Hafens bei Zaule angeführt habe, auf diesen Küstenstrich ebenfalls zu. Was speziell den Grund betrifft, so haben wir bei San Marco allerdings felsigen Grund, da bietet der Bau des Hafens vielleicht keine Schwierigkeit. Je weiter Sie aber nach der Ölraffinerie zu hinunterkommen, um so tiefer wird die Schlammschichte, die bei der Ölraffinerie endlich eine Mächtigkeit von etwa 20 bis 25 Metern erreicht. So einfach ist also der Hafenbau da nicht, es würden ganz bedeutende Kosten erwachsen, und deshalb bin ich nicht in der Lage, gerade an dieser Stelle den Hafenbau zu empfehlen. Das Wichtigste aber sind die Verkehrsinteressen und diese sind das stärkste Argument gegen diesen Hafenbau.

Es bleibt mir nun übrig, das Projekt der Regierung ein wenig zu besprechen. Auf die technischen Fragen will ich mich nicht einlassen, das ist Sache der Vertreter der hohen Regierung. Ich stelle mich nur auf den kommerziellen und industriellen Standpunkt. Diese Anlage, wie wir sie auf dem Plane mit gelber Farbe vermerkt sehen, ist so groß bemessen, daß ich glaube, daß in den nächsten 50 Jahren eine Vergrößerung kaum nötig sein wird. Wenn aber einmal eine solche Notwendigkeit eintreten sollte, so

ist die Anlage nach Norden zu noch ganz bedeutend vergrößerungsfähig. Wenn wir, nach Norden zu gehend, die Riva über den Leuchtturm hinaus verlängern und uns, von dieser Riva ausgehend, noch zwei Moli vorstellen, so haben wir vier Bassins. Diese werden für eine solche Zeit genügen, daß wir, glaube ich, uns heute darüber weiter keine Sorgen machen sollen. Wenn einmal diese vier Bassins auch nicht mehr genügen, dann sollen unsere Nachkommen das Weitere veranlassen, dann sollen sie meinetwegen auf die Küste vom Stabilimento tecnico bis zur Ölraffinerie zurückgreifen.

Die Diguen, welche wir vor der neuen Anlage sehen, wurden auch von einigen Seiten als überflüssig bekämpft. Man hat gesagt, diese Diguen würden während der Nachtzeit nur eine Gefahr für die ein- oder auslaufenden Schiffe bilden. Sie sehen, daß sie in etagierter Weise angelegt sind und daß zwischen den einzelnen Diguenteilen Entfernungen — ich möchte sie beinahe Tore nennen — von 120 Meter Weite vorhanden sind. Ich habe an verschiedene Marineure die Frage gerichtet, ob es wirklich wahr sei, daß diese Diguen der Schiffahrt zur Gefahr werden könnten, und sie sagten mir einstimmig: Wenn diese Diguen eine Gefahr für die Schiffahrt sind, dann ist auch das Kap Sottile, dann ist überhaupt jedes Kap, jeder Fels im Meere eine Gefahr; wenn aber ein Kapitän nicht durch ein 120 Meter breites Tor hineinfahren kann, dann soll man ihn als Kapitän absetzen, dann verdient er nicht den Namen eines solchen. Das haben mir alte, erfahrene Leute gesagt. Ich spreche es nach, aber ich kann mir denken, daß diese Leute auf Grund der Erfahrung, die sie auf den Gewässern besitzen, Recht haben. Wenn Sie bei Nordwind durch diese Tore einfahren, so kommen Sie geradewegs in die Bassins hinein. Wenn Sie aber sich fürchten sollten, zwischen den Diguen durchzusegeln, so gibt es ja an der rechten und linken Flanke Platz genug, um hineinzukommen. In dieser Beziehung also, glaube ich, könnte keine Gefahr bestehen.

Es wurde auch die Frage aufgeworfen, ob nicht hinter den Diguen bei heftigem Südwest sich wieder neue See bilde und die Schiffahrt erschwere. Darauf hat man mir von derselben Seite bündig und klar gesagt, das sei ausgeschlossen, diese Diguen seien imstande, die ganze Bucht von Muggia gegen die Wirkung des Südwestwindes zu schützen. Ich spreche das nach, ich bitte um Entschuldigung, wenn dem nicht so sein sollte, aber nach der Glaubwürdigkeit dieser Herren zu urteilen, ist es wohl so. Wenn man diese Diguen und zwar auch in etagierter Weise verlängert, so könnte man schließlich auch dazu kommen, daß dieselben einen genügenden Schutz gegen jene Winde bilden, welche den jetzt bestehenden alten Hafen ewig gefährden. Der jetzige Steindamm, der Wellenbrecher, welcher vor dem alten Becken des Triester Hafens liegt, ist die ständige Gefahr für die Schiffe. Denn bei starker Bora ist es nicht mehr möglich, aus dem Becken auszulaufen oder hineinzukommen. Es ist von vielen Sachkundigen in Triest daher auch der Wunsch ausgesprochen worden — ich will das hier mehr in Parenthese hinzufügen — diesen Wellenbrecher vor dem alten Becken überhaupt zu entfernen und die Diguen, wie schon gesagt, in etagierter Form vor dem alten Hafenbassin ebenfalls aufzurichten und so die ganze Küste hier zu einem stillen Hafen umzugestalten. Das kann vielleicht eine Frage der Zukunft sein, aber interessant ist sie und es ist gut, sie nicht mehr aus dem Auge zu verlieren.

Meine Herren! Die Größe der Anlage nach dem Regierungsprojekte wurde auch nach der Richtung hin kritisiert, daß wir kein genügendes Hinterland haben. Wenn man sich die diesbezüglich von der hohen Regierung angefertigten Pläne mit den Magazinen und Hangars und Eisenbahnen ansieht und wenn man sieht, wie diese Eisenbahn zwischen den Magazinen durchgeht, wie sie selbst in die Magazine hineingeht, ja sogar in den ersten Stock derselben hineinfährt und wenn man die Berechnungen prüft, wonach diese Magazine für 50 Jahre ausreichen dürften, so sollte man wirklich zu der Annahme kommen, daß das Hinterland und daß die herzustellenden Baulichkeiten wirklich nicht zu klein sind und ihrem Zwecke vollauf entsprechen. So viel, meine Herren, was die Örtlichkeit betrifft.

Es ist aber auch die kommerzielle Frage von der größten Bedeutung. Der Verkehr in einem Hafen spielt sich doch zweifelsohne ganz anders ab, wenn die Lage eine zentrische ist, als wenn eine solche Anlage mit ihren Enden 7 bis 8 Kilometer von einander entfernt ist. Ein Handelsverkehr, der sich dort abspielt, wo die öffentlichen Ämter, die Seebehörde, die großen Handelshäuser, die Zentralstellen sich befinden, wickelt sich doch entschieden viel leichter ab als wenn sich zwischen den einzelnen Häfen so große Entfernungen befinden. Wie einfach spielt sich auch der Personenverkehr ab, wenn die einlaufenden und auslaufenden Schiffe ihre Passagiere in der Nähe der Zentrale absetzen können und wie kompliziert, wenn zwischen der Zentrale und diesen Schiffen eine Entfernung von 7 bis 8 Kilometern sich befindet! Wir wollen ja immer Genua nach der Richtung hin Konkurrenz machen, daß sich der Personenverkehr, der Auswanderungsverkehr nicht mehr ausschließlich über Genua sondern auch über Triest entwickle. Das werden wir aber nie erreichen, wenn wir den neuen Hafen bei Servola oder bei der heutigen Ölraffinerie anlegen.

Alle diese Reflexionen, meine sehr geehrten Herren, führen zu folgenden Schlußfolgerungen:

„Faßt man nun alle diese Momente zusammen und stellt man sich auf den Standpunkt, daß diese große Frage nicht allein vom lokalen Triester, sondern in erster Linie

Digitized by Google

von dem höheren Gesichtspunkte der Reichsinteressen zu beurteilen ist, so dürfte es nicht schwer fallen, mit voller Überzeugung auszusprechen, daß unter den obwaltenden Verhältnissen das von der Regierung vorgelegte Hafenprojekt an der Punta S. Andrea in Bezug auf die Lage, die Anordnung und den Verkehr in glücklichster Weise durchgeführt ist.

In diesem Sinne empfehle ich denn auch, auf den Antrag des Subkomiteemitgliedes Herrn kaiserlichen Rates Schweiger nicht einzugehen, erlaube mir vielmehr den Antrag zu stellen:

Das Subkomitee wolle diesen Bericht zur genehmigenden Kenntnis nehmen und im Sinne der Ausführungen desselben seiner Wohlmeinung dahin Ausdruck geben, daß das von der hohen Regierung festgestellte umfassende Projekt des Ausbaues des Triester Hafens als das unter den tatsächlich gegebenen Verhältnissen zweckmäßigste vom Standpunkte von Industrie und Handel nur auf das lebhafteste begrüßt und zur baldigsten Inangriffnahme und Ausführung empfohlen wird."

Mitglied Kommerzialrat **Singer**: Meine sehr geehrten Herren! Bei aller Wertschätzung des Herrn Referenten bin ich nicht in der Lage, seinen Antrag in der Fassung anzunehmen, wie er ihn verlesen hat. Wir sollen — wenn es auch noch so wenig zählt — die Mittragung eines Obligo übernehmen, obwohl uns hiezu niemand aufgefordert hat. Die Regierung hat uns ja nicht gefragt, in welcher Weise die Erweiterung des Hafens stattfinden soll, und um sich freiwillig für diese Hafenerweiterung mit diesen Kosten zu erklären, dazu ist die Sache denn doch ein wenig zu riskant. Wenn ich aber den Antrag des sehr geehrten Herrn Referenten in der vorliegenden Fassung bekämpfen werde, so erkläre ich damit keineswegs, daß man der Regierungsvorlage entgegentreten muß. Allein, wenn man den Bericht liest, wenn man dasjenige liest, was zwischen den Zeilen steht und wenn man auf die Projektanten der anderen Projekte hört, so kommt man zu dem Schlusse, daß auch der neue Hafen vielleicht schlecht sein wird, daß er sehr teuer sein wird und daß es sich nur darum handelt, das Beste von dem minder Guten zu wählen, *(Abgeordneter Dr. Kolischer: Das mindest Schlechte!)* und da soll ich meine „lebhafte Befriedigung" aussprechen und soll von einer „glücklichen Lösung" reden, wenn es sich um eine Ausgabe von hundert Millionen Kronen handelt mit zweifelhaftem Effekte, denn, geehrter Herr Referent, ein großer neuer Hafen ist noch kein großer Seeverkehr und noch kein großes österreichisches Triest!

Wegen der Unbestimmtheit der Kosten also, wegen der Unsicherheit des Effektes, wegen all der Zweifel bin ich der Meinung, daß sich der Industrierat abermals für das erste Referat des Herrn Berichterstatters, das er uns bereits erstattet hat, entscheiden soll und daß er davon vorläufig nicht abgehen soll.

Es handelt sich doch in erster Linie nur um die Erweiterung des Umschlagplatzes Triest, damit den gesteigerten Verkehrsverhältnissen, welche infolge des Baues der Tauernbahn eintreten sollen, Genüge geleistet werden könne. Gegenwärtig gehen nach Triest, wenn ich nicht irre, pro Jahr 90.000 Waggons pro Bahn, und seewärts werden ausgeführt 80.000 Waggons. Wie groß dürfte nun die Verkehrssteigerung sein? Nun stellt man die Berechnung auf: In den letzten Jahren hat der Verkehr um so und so viel Prozente zugenommen und er wird also auch in den nächsten Jahren in derselben Weise steigen. Eine solche Rechnung vermag ich nicht gutzuheißen; denn wenn eine solche Berechnung richtig wäre, dann müßte nach einigen Jahrhunderten die Welt von „Königlhafen" bewohnt sein *(Heiterkeit)*, weil sich ja auch diese Jahr für Jahr vermehren. Auch ich bin bis zu meinem 20. Lebensjahre alle Jahr um etliche Zentimeter gewachsen, dann bin ich aber leider stehen geblieben. *(Erneuerte Heiterkeit.)*

Auch die Frachtenermäßigungen nach Triest werden nicht so groß sein können, um den Seeverkehr wirksam zu beeinflußen. Fragen Sie die hier anwesenden Eisenbahner und lesen Sie doch nur den Prospekt über die Tauernbahn! Wie groß wird denn diese Ermäßigung überhaupt sein? Vielleicht 20 h pro Zentner, und damit wollen Sie einen großen Seeverkehr schaffen? Der Zufuhrsweg wird sich ändern. Statt der Südbahn wird die Staatsbahn die Frachten bringen. Ob sich die Tarife ändern werden, wissen wir nicht, hat man ja doch schon sogar von einem Kartell gesprochen. Also durch die Frachtermäßigung, durch die Näherrückung von Triest haben Sie den Verkehr über Triest noch nicht wesentlich verstärkt, haben Sie noch keinen Seeverkehr gemacht, und ich brauche Ihnen ja nur das Wort Levanteverkehr aus Deutschland zuzurufen, um Ihnen in Erinnerung zu bringen, daß eine Abkürzung der Entfernungen nicht alles macht. Weiter zieht man das süddeutsche Attraktionsgebiet in Betracht. Nehmen Sie doch nur die Karte zur Hand, auf welcher es eingezeichnet ist, Sie finden da einen Teil, der überhaupt nichts hat und einen anderen Teil, der wenig für Triest hat. Hamburg und Genua sind übrigens nicht am Ende ihrer Konkurrenzfähigkeit. Was für eine ungeheuere Steigerung des Verkehres erwarten Sie also von der Tauernbahn? Gebe Gott, daß die Steigerung 20.000 Waggons pro Jahr ausmachen soll, Sie können dann sehr zufrieden sein mit der Entwicklung des Seeverkehres und weil die Bahn

Digitized by Google

weniger passiv sein würde. Beachten Sie auch, daß der Zuckerexport sich vermindern dürfte und daß der Holzexport via Triest wegen Bosnien und der geplanten italienischen Zölle keine guten Chancen hat.

Wegen des zu erwartenden größeren Frachtverkehres infolge der Tauernbahn ist also eine so bedeutende Ausdehnung des Hafens und eine so stürmische Inangriffnahme nicht notwendig. Kalkulatorisch hat man es mit keinem großen, keinem sicheren und keinem rentablen Geschäfte zu tun, und da muß man sich fragen, ob man unter solchen Umständen wirklich so seiner „lebhaften Befriedigung", dem Beifalle und ich weiß nicht was allem Ausdruck geben soll und noch dazu, ohne gezwungen zu sein, ohne daß man gefragt wurde, ohne daß man dazu verpflichtet ist. Meine Herren! Der Bauaufwand wird heute mit 100 Millionen Kronen rund angegeben, allein wer hat schon einen Bau gesehen, bei welchem es bei der veranschlagten Ziffer geblieben ist? *(Abgeordneter Dr. Kolischer: Bei Wasserbauten!)* Wenn man es noch mit Bauten auf festem Grund zu tun hat, da kann man so ziemlich genaue Rechnung aufstellen, aber bei Wasserbauten hat man noch nie oder nur höchst selten die präliminierten Ziffern einhalten können und so werden vielleicht auch in diesem Falle ganz andere Ziffern zum Vorscheine kommen.

Nochmals also, meine Herren, sei es gesagt: Ich spreche nicht gegen das Regierungsprojekt, ich spreche nicht gegen Ausgaben, ich spreche nur dafür, daß wir uns nicht so für eine Ziffer engagieren sollen ohne Zwang und ohne Notwendigkeit, daß wir ruhig bei unserem Votum vom 26. Jänner d. J. bleiben können, in welchem wir erklärt haben, wir bitten die Regierung um Erweiterung des Triester Hafens. Aber wegen der zu erwartenden Steigerung des Seeverkehres durch die Tauernbahn brauchen Sie nicht Berge in das Meer zu versetzen, da müssen Sie nicht das Meer zum festen Lande machen, da müssen Sie nicht das Vaterland größer machen, dazu reicht es in der Größe aus, wie es jetzt ist. Ich komme also zum Schlusse und stelle den folgenden Antrag: Das Subkomitee wolle beschließen: Das Komitee nimmt den Bericht des Herrn Referenten dankend zur Kenntnis. Es hat derzeit keinen Anlaß, von seinem Beschlusse vom 26. Jänner d. J. abzugehen.

Der Herr Referent wird entschuldigen, wenn ich statt des Wortes „genehmigend" das Wort „dankend" gewählt habe. Ich bin der Ansicht, daß das Wort „genehmigend" ein volles Einverständnis mit den gesamten Ausführungen involvieren würde und diesen könnte vielleicht der eine oder der andere der Herren doch nicht zustimmen. Das Komitee verharrt einfach bei seinem Votum für die Erweiterung des Triester Hafens, ohne Umfang, Kosten und Art der Erweiterung derzeit zu befürworten. Lassen Sie sich, meine Herren, derzeit auf Grund des Materials, das Ihnen bis jetzt vorliegt, nicht auf eine so riskante Fürsprache ein!

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer:** Meine sehr geehrten Herren! Ich behalte mir vor, in einem späteren Stadium der Debatte vielleicht noch eingehender auf die Sache zurückzukommen und will in dem gegenwärtigen Stadium der Beratung nur erklären, daß das Maximum dessen, was ich in dieser Beziehung votieren könnte, der Antrag Singer wäre. Auch ich stehe auf dem Standpunkte, daß das uns vorliegende Material zu unvollständig ist, als daß wir heute zu irgend einem technischen oder kommerziellen Projekte, zu einem Projekte, welches, wie der Herr Referent eigentlich heute beleuchtet hat, nur die Wahl zwischen verschiedenen Übeln übrig läßt, Stellung nehmen könnten.

Wir können weder freudig noch unfreudig dieses oder jenes Projekt begrüßen. Wir müssen nach dem Referate konstatieren, daß alle drei Projekte, welche im Spiele sind, große Mängel, große Übelstände, große Lücken haben. Ich muß dem Referate gegenüber auch erklären, daß, wenn bei dem einen in Betracht kommenden Projekte auch drei oder vier oder fünf Etablissements mit einem Kostenaufwande von 10 bis 12 Millionen zum Opfer fallen würden, für mich die Frage einer eventuell ausfallenden Industrie gegenüber dem überwiegenden kommerziellen und technischen Interesse von geringerer Bedeutung ist, wenn diese Anlage für den einzigen großen Hafen in Österreich wirklich die bessere wäre. Ich will aber die Frage jetzt nur streifen, da ich, wie gesagt, in einem späteren Stadium ausführlicher darauf zurückkommen werde.

Da wir aber schon beisammen sind, so möchte ich in formeller Beziehung den Antrag stellen, daß wir, bevor wir weiter auf diese Sache eingehen, nachdem wir das Votum des Herrn Referenten gehört haben, bevor wir demselben eventuell unser Votum entgegensetzen, zunächst unsere Fachmänner diesbezüglich befragen. Diese Fachmänner sind ja hier für uns unsere verehrten Herren Experten. Ich glaube, daß die Herren Experten diesbezüglich das maßgebende Votum haben müssen, der Ansicht des Herrn Referenten zuzustimmen oder die Gründe gegen seine Anschauung vorzuführen.

Ich will nur beiläufig bemerken, daß es für mich psychologisch heute niederdrückend war, von einem so gewiegten Kenner, einem technisch und kommerziell so geschulten Herrn wie dem Herrn Referenten zu hören, daß er selbst seine Ansicht in dieser Frage erst in den letzten 14 Tagen geändert hat, und daß so viele äußerlich wenigstens bestechende Momente für die beiden anderen Projekte sprachen, daß er erst nach so zu sagen psychischen Kämpfen endlich zur Unterstützung der Regierungsvorlage gekommen ist.

Alles dies bestimmt mich, daß ich in meritorischer Beziehung heute, wie immer die Herren Experten sich aussprechen mögen, über den Antrag Singer keineswegs hinausgehen werde. Das absolut Rationellste könnte ich für das heutige Votum nur in dem finden, was Kollege Schweiger beantragt hat, daß nämlich,

wenn der Industriebeirat diesbezüglich überhaupt eine Anschauung ausdrücken muß, zunächst noch eine weitere Expertise mit Fachleuten des In- und Auslandes in dieser Frage abgehalten werden soll. Ich erkläre Ihnen in ganz dürren Worten: Sie werden dieser Frage nicht ausweichen können. Wenn Sie sie heute für den Industrierat nicht lösen, so werden sich gewiß schon Leute in einer anderen Körperschaft finden, welche bei unseren budgetären Verhältnissen 100 Millionen nicht für dieses — verzeihen Sie den Ausdruck — gewiß bekämpfte und gewiß zu bekämpfende Projekt votieren werden, bei dem man wirklich nur sagen kann: man weiß nicht, welches das geringere Übel ist.

Die Ausführungen des Herrn Kollegen **Singer** sind gewiß richtig, daß die Tauernbahn mit ihren 20 Heller Frachtersparnis bei enorm billigen Tarifen, welche die Selbstkosten lange nicht decken werden, Triest nicht auf einmal zu einem erstklassigen Hafen machen wird. Allein trotzdem verharren wir unentwegt auf dem Standpunkte, daß, nachdem einmal die großen Opfer für die Tauern- und Karawankenbahn gebracht werden, man alles mögliche tun muß, um dieses Emporium in die Höhe zu bringen. Wenn wir uns schon bei unseren traurigen budgetären und finanziellen Verhältnissen zu solchen Opfern herbeilassen, dann darf man nicht sagen: für 100 Millionen mache ich es, für 107 Millionen mache ich es nicht.

Wenn gesagt wird, die Bahnanlage werde nicht eine elektrische Pendelbahn sein können, so ist das ja ganz klar. Wenn man mir aber sagt: die Bahn wird sehr viel Geld kosten, so muß ich die Frage entgegensetzen: wie viel Geld wird sie kosten? Ich spreche von dem Hafen in der Bucht von Zaule. Mit Geld ist alles zu lösen. Die Frage ist also nur, wo die Nachteile und wo die Vorteile überwiegen werden.

Meine Herren! Die Sache scheint mir noch nicht spruchreif, zum mindesten nicht für unser Komitee und für den Industrierat. Nach dem vorliegenden Material können wir uns absolut nicht mit dem uneingeschränkten Vertrauensvotum einverstanden erklären, welches der Herr Referent dem Regierungsprojekte erteilt. Ich werde dafür absolut nicht stimmen können und werde, falls mich die Herren Experten nicht etwa eines anderen belehren, bitten, daß wir den Antrag Schweiger aufrecht erhalten und die Regierung ersuchen, noch einmal die drei eventuellen Projekte oder Projektideen — denn das eine ist ausgearbeitet, die anderen sind mehr oder minder nicht einmal in den äußersten Zügen ausgearbeitet — durch Experten untersuchen zu lassen. Mein formeller Antrag geht in dem gegenwärtigen Stadium dahin, daß der Herr Obmann die Güte habe, die Herren Experten zu vernehmen.

Sektionsrat Dr. **Karmiński**: Ich möchte dem Herrn Abgeordneten Dr. Kolischer zunächst zur Kenntnis bringen, daß zu der heutigen Sitzung des Subkomitees nur zwei Experten eingeladen wurden und zwar lediglich aus kommerziellen, nicht aus technischen Kreisen, zumal eine technische Expertise nicht in Aussicht genommen war und auch den Aufgaben des Subkomitees ferner gelegen erschien. Der eine der zu der heutigen Sitzung eingeladenen Herren Experten, der den Beratungen des Subkomitees von Anbeginn zugezogen war, ist Herr Ernesto Camus, dessen Stellungnahme gegen das Regierungsprojekt bekannt war. Es wurde daher auch ein zweiter Experte aus Schiffahrtskreisen geladen, von welchem der Herr Referent annahm, daß er im allgemeinen für das Projekt war, nämlich Herr Lloydinspektor Lemessich. *(Ruf: Er ist gegen das Projekt! Inspektor Meyer war dafür!)* Dieser Herr Experte hat sich aber unter Hinweis auf seine Ausführungen bei den Triester Konferenzen über die Hafenbaufrage entschuldigt und mitgeteilt, daß er zu der heutigen Sitzung nicht erscheinen könne. Es ist also nur ein Experte und zwar aus dem kommerziellen Interessentenkreise anwesend, nämlich Herr Ernesto Camus aus Triest.

Mitglied **Economo**: Ich habe bisher meine Meinung über diesen neuen Hafen noch nicht ausgesprochen, weil nach der Vorlage des Regierungsprojektes so verschiedene Meinungen aufgetaucht waren, daß ich, um mir ein klares Bild der ganzen Frage zu schaffen, sie erst eingehender studieren und die Bedenken der verschiedenen Faktoren, die sich für den Gegenstand interessieren, erst beseitigt wissen wollte. Ich schicke voraus, daß ich, und ich glaube sehr viele Herren mit mir, der Meinung bin, daß die Sache nicht nur spruchreif, sondern sogar bereits dringend geworden ist, weil wir schon fast zu spät kommen. Die Frage ist in Triest von allen interessierten Kreisen sehr eingehend studiert worden, sowohl in nautischer als in technischer Hinsicht und in der letzten Zeit eben auch von verschiedenen Herren des Industrierates.

Wie immer sich der Zuwachs nach der Eröffnung der Tauernbahn gestalten wird, das eine muß schon heute gesagt werden: daß wir des neuen Hafens jedenfalls sehr dringend bedürfen, weil wir schon heute nicht auskommen können und weil bei dem normalen Zuwachs — nicht bei dem, welchen wir erst von der Tauernbahn erhoffen — unsere gegenwärtigen Hafenanlagen nicht genügen und, wenn wir auch mit geringeren Vergrößerungen des alten Hafens vorgehen, den Molo Giuseppina und die Riva vergrößern, diese sich nicht als genügend erweisen werden. Infolgedessen ist es jedenfalls dringend, daß der neue Hafen gebaut wird, und dringend, daß darüber Beschluß gefaßt wird.

Bei der Frage, ob wir das Meer zum Festlande machen müssen, wie Kollege **Singer** früher sagte, und ob das rationell sei, finde ich, daß die einzige Frage, welche in diesem Falle überhaupt in Betracht

kommt, die Kostenfrage ist. Wenn das Meer zum Festlande zu machen weniger kostet als den Grund zu kaufen, und wenn anderseits das Meer zum Festlande zu machen an einer Stelle, welche als günstiger erkannt wird, vorteilhaft ist, so finde ich, wie merkwürdig es auch aussieht, daß man, um einen Hafen zu bauen, das Meer anschütten muß, daß in diesem Falle diese Alternative zu wählen ist.

In der Triester Handelskammer hatten wir vor einigen Tagen eine Sitzung, in welcher ich ganz speziell die Ansicht vertreten habe, daß die Handelskammer sich noch nicht aussprechen sollte, bis der Industrierat weitere Erhebungen gepflogen habe und eine Meinung über die Sache abgeben könnte. Nach verschiedenen Informationen, welche wir jedoch in der Zwischenzeit bekommen haben, die auch der Herr Referent inzwischen gesammelt hat, die der Herr Präsident der Seebehörde und verschiedene Techniker und Nautiker gegeben haben, glaube ich, könnten wir heute doch schon einen Entschluß fassen, der nicht als voreilig zu betrachten wäre.

Wenn man sich den Plan genau ansieht und die sämtlichen Berichte liest, welche dazu ausgearbeitet worden sind und die jedenfalls mit sehr viel Vorsicht und Klugheit ausgearbeitet wurden, so findet man, daß so ziemlich alles, was berücksichtigt werden konnte, auch berücksichtigt worden ist, so daß ich glaube, daß man auch bei weiterem Studium — ich habe darin allerdings durchaus keine maßgebende Meinung, sondern habe dies nur von Leuten gehört, die sich darin auskennen — ein besseres Projekt effektiv nicht bringen könnte.

Es würde sich nur darum handeln, wo der Hafen mit all den Einrichtungen, wie sie vorgesehen sind, mit allen Magazinen, Vorrichtungen gegen den Wind, die nautischen Gefahren u. s. w. am besten zu plazieren wäre: ob an der Punta von S. Andrea oder an einem anderen Punkte. Das ist für mich momentan die einzig bedeutende Frage. Allerdings wirft sich da sofort die Frage des Hafens von Zaule auf, weil uns dieser wegen seiner ganz geschützt aussehenden Lage ungemein günstig vorkommt.

Verschiedene Momente, welche gegen die Bucht von Zaule ins Gefecht geführt wurden, wie zum Beispiel die größere Bora, sind, glaube ich, nicht stichhältig, ebenso nicht die Distanz und auch nicht die notwendigen Unterhandlungen mit Istrien. Es würde sich hingegen nach den Aufklärungen der Herren Techniker nicht um drei bis vier oder fünf Millionen Mehrauslagen in Zaule im Vergleiche zu S. Andrea, sondern um viel größere Mehrauslagen handeln und auch um einen großen Zeitverlust, weil vorerst riesig viel ausgebaggert werden müßte und dadurch würde der Hafen, der ohnedies schon zu spät nach Triest kommt, noch viel später dahin gelangen. Überdies haben wir ja immerhin noch die Möglichkeit, uns nach Zaule wieder auszudehnen, falls es in der Zukunft für notwendig erachtet werden sollte. Infolgedessen glaube ich selbst, der ich früher der Meinung gewesen bin, daß das Projekt von Zaule sehr ernstlich in Betracht zu ziehen sei und der ich es bedaure, daß nicht ein ganz bestimmter Kostenvoranschlag für einen Hafen in Zaule vorliegt, daß vorläufig dieser Hafen doch noch nicht in Betracht gezogen werden soll. Was die von dem Herrn kaiserlichen Rat Schweiger angeregte Idee anlangt, eine Ubikation an der Küste Istriens zu wählen, so glaube ich, daß man daran absolut nicht denken soll, denn die Nachteile dabei sind derartig groß und die Vorteile im Verhältnisse dazu so gering, daß ich nicht einsehe, warum wir in eine andere Gegend gehen sollten. Wir wollen doch den Hafen in Triest bauen, wir wollen ihn doch möglichst mit dem bereits bestehenden Hafen und mit allen seinen Einrichtungen in Verbindung bringen. Für mich handelt es sich nur um die Frage, wo der Hafen günstiger wäre, ob an der Punta von S. Andrea oder zwischen dem heutigen Lloydarsenale und dem Petroleumhafen, und da glaube ich denn auf Grund meiner bisherigen Informationen mit Bestimmtheit sagen zu können, daß der Hafen am besten zwischen dem Lloydarsenale und der Petroleumraffinerie gelegen wäre. Dort hätten wir einen Hafen, den wir sofort viel größer anlegen könnten, wo wir eine größere Rivafläche herausbekommen würden, wo wir zum Baue von Magazinen und Hangars ein größeres Hinterland hätten und wo wir auch wegen der Einbuchtung, welche dort vorhanden ist, einen natürlichen Hafen hätten. Ich bin auch der Überzeugung, daß, wenn wir schon vor sieben, acht Jahren den Hafen zu bauen gehabt hätten, die Regierung selbst nicht die Punta von S. Andrea gewählt hätte, sondern wahrscheinlich jene Ubikation. Diesbezüglich muß ich allerdings den früheren Regierungen den Vorwurf machen und mein Bedauern darüber ausdrücken, daß, trotzdem immer die Absicht bestanden hat, in Triest einen neuen Hafen zu bauen, trotzdem schon seit mehr als 15 Jahren das Projekt eines neuen Hafens verhandelt wurde, trotzdem von verschiedenen Technikern bereits vor x Jahren Projekte, welche nach dieser Ubikation hin tendierten, ausgearbeitet worden waren, eigentlich mit einem Leichtmute sondergleichen alle diese jetzt so kostbar gewordenen Rivastrecken für private Industrien weggegeben worden sind. Noch vor sehr wenigen Jahren hätte man die Riva, auf der sich heute das Stabilimento tecnico befindet, um einen Pappenstiel bekommen können. Die damaligen Besitzer wären froh gewesen, das Terrain zu irgendeinem Preise los zu werden und die Regierung wäre dadurch nicht vor die Notwendigkeit gestellt, dieses kostspielige Etablissement heute eventuell ablösen zu müssen. Auch der Ölfabrik ist dort eine Konzession erteilt worden, trotzdem sie keinen Grund und keine Nötigung hat, am Meere zu liegen.

Digitized by Google

Die Ölfabrik braucht das Wasser zu nichts anderem als zu einer Kondenswasserleitung und wenn sie weiter zurückgegangen wäre und eine längere Leitung errichtet hätte, so hätte ihr das auch nichts geschadet. Aber nicht nur das; noch im letzten Jahre sind für diese Ölfabrik noch einzelne Gebietsteile hinzuverkauft worden oder befinden sich die Abtretungen im Zuge. Auch hier ist also ein großes Gebiet, welches früher um einen Pappenstiel zu haben gewesen wäre, weggekommen. Ebenso steht es mit den Hochöfen. Auch diesen ist ein ganzer Berg um beinahe gar nichts verkauft worden. Wenn man diesen Berg von Servola gekauft und jetzt abgetragen hätte, um rechts und links anzufüllen, so hätte man um ein verhältnismäßig viel geringeres Geld, als man es heute ausgeben müßte, das große Gebiet erwerben können.

Ebenso ist es mit der Reisschälfabrik, welche sich vor kurzer Zeit dort etablierte. Da wurde im vorigen Jahre wieder eine Getreidemühle dazugebaut, und so sehen wir, daß selbst in dem allerletzten Jahre, wo schon die Idee eines Projektes vorhanden war, wo schon allseits diskutiert und projektiert wurde, von der Regierung diese so kostbaren Streifen weggegeben worden sind. Das ist der Vorwurf, den ich der Regierung mache und der heute wirklich sehr ins Gewicht fällt. Wenn man heute einen Hafen zwischen dem Lloydarsenale und der Petroleumraffinerie bauen wollte, so müßte man vorerst an die Ablösung aller dieser Fabriken schreiten. Da habe ich mir nun von Herren, welche in dieser Sache ein Wort mitzusprechen haben, verschiedenes sagen lassen. Wir haben gehört, daß die Ablösung des Lloydarsenales 9 bis 10 Millionen Kronen kosten würde. Wir haben gehört, daß die Verlegung des Stabilimento tecnico von seinem jetzigen Platze mindestens 5 Millionen Kronen kosten würde, wir haben gehört, daß die Ablösung der Ölfabrik mit ungefähr 5 Millionen Kronen veranschlagt wird, wir haben ferner gehört, daß die Ablösung der Hochöfen und der Reisschälfabrik gewiß jede mehr als 3 Millionen Kronen kosten würde und wir kommen daher auf die Summe von 27 Millionen Kronen und mit der Erwerbung einiger umliegender Terrains auf vielleicht 30 Millionen Kronen, welche vor allem verausgabt werden müßten, bevor wir an eine Vergrößerung des Hafens auf dieser Ubikation denken können. Rechnen wir zu diesen 30 Millionen Kronen hinzu die 33 Millionen Kronen, welche in dem heutigen Hafenprojekte für Magazine und Hangars veranschlagt sind und ungefähr 7 Millionen Kronen für die Diguen, welche nach Aussage der Nautiker absolut notwendig wären, so kommen wir auf eine Summe von 70 Millionen Kronen, welche a priori ohne Riven und ohne Moli notwendig wären. Nun sagten mir Ingenieure, welche bei der Ausarbeitung der Projekte wesentlich mitgearbeitet haben, daß für diese Moli und Riven mindestens 35 Millionen Kronen notwendig wären. Wir haben also schon eine Summe von 105 Millionen Kronen, wobei in Betracht zu ziehen ist, daß diese 35 Millionen Kronen für Riven und Moli nur ungefähr den jetzigen Bedarf ausmachen, während nach der Behauptung der Ingenieure die Erbauung von Riven in der Gegend der Reisschälfabrik viel größere Auslagen verursachen würde, weil dort viel mehr Schlamm vorhanden ist.

Was uns früher nichts oder vielleicht eine bis zwei Millionen Kronen gekostet hätte, dafür müssen wir jetzt von allem Anfange an, wie ich schon vorhin erwähnte, etwa 30 Millionen Kronen ausgeben plus der Mehrausgabe für die Baggerung des Schlammes, plus der Mehrausgabe für größere Terrains, welche wir jedenfalls, abgesehen von den und hinter den erwähnten Etablissements, erwerben müßten, denn die Terrains, welche wir damals noch hätten kaufen können, sind heute auch bereits vergeben. Das eine dieser Terrains gehört dem Stabilimento tecnico, ein anderes Terrain gehört der Unfallversicherungsgesellschaft, ein anderes Terrain gehört wieder Privaten, und die Terrains sind im allgemeinen im Preise gestiegen, weil eben die Fabriken dort entstanden sind. Abgesehen davon müßte die Straße, welche heute dort vorbeigeht, verlegt werden, was wieder eine bedeutende Ausgabe verursachen würde, so daß es sich nicht um eine Mehrausgabe von fünf bis sechs Millionen, sondern um das Vielfache einer solchen handeln wird. Bei mir war immer die Frage maßgebend: Kann ich an einer anderen Stelle mit weniger Millionen oder mit ebensoviel einen Hafen mit größerer Rivaausdehnung und größerem Flächenraum für das Hinterland bauen oder nicht? Vor einiger Zeit wäre das möglich gewesen, allein nach allen Informationen und aus den Gründen, welche ich eben erwähnt habe, würde man heute, um das Doppelte zu erreichen, wahrscheinlich auch die doppelten Auslagen machen müssen. Dazu kommen noch die eisenbahntechnischen Schwierigkeiten, auf welche der Herr Referent früher hingewiesen hat, und die gewaltige Verzögerung, welche infolge der Verfassung der neuen Pläne und infolge der neuen Einlösung dieser Fabriken hervorgerufen würde. Es würden jedenfalls einige Jahre vergehen, bevor der Lloyd und das Stabilimento tecnico an ihren neuen Standort versetzt würden. Wie mir der Herr Präsident von Hütterott versicherte, müßten erst die Kriegsschiffe, welche gegenwärtig in Arbeit sind, vollendet werden, bevor man an eine Übersiedlung denken könnte, was zirka fünf Jahre in Anspruch nehme. Bis dahin und bis der ganze Transport fertig ist, bis man überhaupt technisch zu bauen anfangen könnte, würden also mindestens fünf Jahre vergehen, ganz abgesehen davon, wann man mit den Unterhandlungen mit allen übrigen Faktoren fertig würde. Aus allen diesen Gründen glaube ich, daß man heute leider nicht momentan daran denken kann, den Hafen zwischen den Lloyd und San Sabba hinzubauen und daß wir uns

daher für das Regierungsprojekt entscheiden müssen. Mich bestimmen dabei absolut nicht die anderen Motive, welche hier ins Treffen geführt werden, nicht der schlechtere Personenverkehr, weil dort durch den neuen Tunnel, welcher von S. Giacomo aus gebaut wird, die Distanz zwischen der Stadt und dem Stabilimento tecnico wesentlich näher gerückt wird. Es wird sich höchstens um die Distanz von einigen Minuten handeln zwischen der Differenz von den jetzigen Hafenanlagen und von der eventuell in Aussicht genommenen. Auch die Unterhandlungen mit Ungarn schrecken mich vorläufig nicht ab, wiewohl sie später gar gewaltig ins Gewicht fallen könnten. Heute müssen wir die Ungarn fragen: Was verlangt Ihr eigentlich, um uns zu gestatten, unser Freigebiet dahin auszudehnen, und erst wenn wir sehen würden, daß die Forderungen, welche sie an uns stellen, gar zu ungünstig sind, und daß wir diese Unterhandlungen infolgedessen aufgeben müßten, würde dieses Moment für mich ins Gewicht fallen. Auch die Entfernung der Industrien von Triest und die Gefahr, daß sie, wenn sie abgelöst würden, überhaupt nicht mehr erstehen würden, würde mich nicht abschrecken. Denn ich glaube, daß alle Industrien, mit Ausnahme vielleicht der Hochöfen — ich weiß das aber nicht bestimmt, denn ich habe mit den Herren nicht gesprochen — sich weiter unten in Zaule gerne wieder etablieren würden, wenn man sie einlöst und ihnen die effektiven Transportspesen und effektiven Kosten vergüten würde. Ob eine Reisschälfabrik, eine Ölraffinerie und eine Petroleumfabrik hier gelegen ist oder dort, kann ihr, wenn sie entschädigt wird, ganz gleichgültig sein, und ich glaube daher nicht, daß uns diese Fabriken den Rücken kehren würden.

Ebenso wäre es mit dem Lloyd und dem Stabilimento. Wenn die Regierung es wünschen würde, und glaubt, daß es erforderlich wäre, würden sie uns jedenfalls nicht den Rücken kehren.

Nicht dieses Motiv also, sondern erstens die bedeutend höheren Mehrkosten, zweitens eisenbahntechnische Motive, drittens die große Gefahr, welche im Verzuge liegt, sind es, die mich heute bestimmt haben — nebst der guten Ausarbeitung des jetzigen Projektes in nautischer und technischer Hinsicht — für das Hafenprojekt zu votieren und der Regierung und dem Industrierat wärmstens ans Herz zu legen, sich dafür zu entscheiden, damit die Aktivierung nicht etwa durch zu lange Diskussionen vielleicht in Gefahr gebracht werde.

Handelsminister Freiherr v. **Call**: Ich möchte mir im gegenwärtigen Stadium der Debatte gestatten, vor allem meiner Befriedigung darüber Ausdruck zu geben, daß der Industrierat sich spontan mit einer für die Verkehrsentwicklung der gesamten Monarchie sehr bedeutungsvollen Frage, wie es die Ausgestaltung des Triester Hafens ist, befaßt. Ich werde gewiß dem Votum, das wir von Seite der Techniker aber auch seitens der verehrten Herren zu hören Gelegenheit haben werden, nicht vorgreifen und erlaube mir nur, einige ganz allgemeine Gesichtspunkte zu dieser Frage den geehrten Herren vorzutragen.

Die Vergrößerung des Triester Hafens ist ja nicht ein Postulat der neuesten Zeit. Seit einer Reihe von Jahren schon haben die Verhältnisse sich dort als durchaus unzulänglich erwiesen und, wie den Herren bekannt, ist vor vier oder fünf Jahren bereits, zu einer Zeit, wo das Gesetz bezüglich der Tauernbahn noch nicht eingebracht war, dem Parlament eine Vorlage unterbreitet worden, wonach, und zwar gerade in S. Andrea, eine allerdings bescheidenere, aber für eine Erweiterung in der Zukunft geplante Hafenanlage empfohlen worden war. Ich glaube daher, daß der Vorwurf, den der unmittelbare Herr Vorredner gegen die Regierung erhoben hat, daß sie es versäumt habe, rechtzeitig anderweitige Terrains für die Anlage des Hafens sich zu sichern, nicht zutrifft. Denn soweit mir bekannt, sind gegen das 98er Projekt, worüber ja Verhandlungen mit der Stadt Triest im Zuge waren, Einwendungen in der Richtung, daß diese Stelle für die Anlage des Hafens nicht geeignet sei, nicht erhoben worden.

So bescheiden man über den Verkehrszuwachs durch die Herstellung der Tauernbahn denken mag, so ist doch das eine, glaube ich ganz zweifellos, daß nach und nach gewiß in größerem Maße ein wesentlicher Verkehrsaufschwung für Triest zu erwarten ist. Aber ganz abgesehen davon sind, wie schon erwähnt, die heutigen Verkehrsanlagen bereits durchaus unzureichend. Wir haben es alle zu beklagen, daß Schiffe, die weither kommen, mit dringenden Bedarfsartikeln für unsere Industrie, Baumwolle u. s. w. beladen, nicht sofort löschen können, sondern Tage, selbst Wochen warten müssen, was natürlich sehr berechtigte Klagen der Industriellen hervorruft. Wenn die zeitgemäße Ablieferung der ihrerseits benötigten Rohmaterialien nicht erfolgt, so hat dies die weitere Folge, daß manche Industrielle, um sich dieser Eventualität nicht auszusetzen, es vorziehen, wenn auch mit größeren Frachtkosten, nach wie vor, das Rohmaterial via Hamburg zu beziehen.

Es mag ja sein, daß die Anlage in S. Andrea nicht gerade ein Ideal vorstellt und daß gewisse Momente dafür sprechen, die Anlage in Servola oder Zaule in Erwägung zu ziehen.

Ich verkenne aber durchaus nicht die meiner Ansicht nach sehr gewichtigen Gegengründe, welche der Herr Referent vorgebracht hat, und auf Grund deren er zu der Konklusion kommt, daß schließlich doch das Regierungsprojekt als dasjenige zu bezeichnen ist, welches den Bedürfnissen auf eine lange Reihe von Jahren hinaus voll entsprechen wird. Ich glaube, es wäre eine etwas künstliche Konstruktion, wenn wir uns dafür entscheiden wollten, den künftigen

Digitized by Google

Hafen von Triest an einem Punkte anzulegen, wie in Zaule oder an der istrianischen Küste, wovon ja auch gesprochen wurde, kurz weiter vom Zentrum des Verkehres, und ich kann der Bemerkung nur zustimmen, daß auch bei der vollkommensten Einrichtung der lokalen Kommunikation dadurch doch eine gewisse Zersplitterung, eine Schwierigkeit in der Abwicklung der Geschäfte eintritt, welche eben vermieden wird, wenn das sehr große und wichtige Interesse der Konzentration des Verkehres im Auge behalten wird, wie es eben bei der Anlage des Hafens in S. Andrea geschehen würde.

Ich möchte auch darauf hinweisen, daß ich Gelegenheit hatte, über diese Frage mit einem englischen Experten zu sprechen, der vielleicht als erster Fachmann in Bezug auf den Hafenbau angesehen werden kann. Er hat mir gesagt, daß es ja richtig ist, daß man in großen Häfen, wo Momente zutreffen, welche für Triest eben nicht in Betracht kommen, wo nämlich die Ebbe- und Flutverhältnisse für die Anlage der Hafenbauten von Bedeutung waren, dazu gezwungen war, die neuen Hafenanlagen vom Verkehrszentrum örtlich entfernt einzurichten. Er hat aber zugleich in der allerlebhaftesten Weise betont, daß derartige Anlagen immerhin als ein großer Nachteil empfunden werden, und daß er nach seiner Kenntnis der Triester Verhältnisse, die er persönlich studiert hat, es geradezu als eine beklagenswerte Verirrung bezeichnen müßte, wenn man auf eines dieser beiden Alternativprojekte — sei es Servola, sei es Zaule — eingehen würde.

Ich möchte, wie gesagt, im gegenwärtigen Stadium der Sache die Herren mit weiteren Erörterungen nicht aufhalten. Sie werden ja Gelegenheit haben, die Techniker darüber zu vernehmen, und ich brauche wohl nicht beizufügen daß die Regierung, so sehr sie selbst die volle Verantwortung für das dem Parlament vorzulegende Gesetz tragen wird, es jedenfalls nur mit Dank begrüßen könnte, wenn eine so hochachtbare Körperschaft, wie der Industrierat, in dieser wichtigen Frage seine sachliche Wohlmeinung ausspricht, in welcher die Regierung in jedem Falle eine wertvolle Unterstützung erblicken würde.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vukovič**: Ich bin auch der Ansicht des Herrn Kollegen Dr. Kolischer, daß die ganze Frage nicht spruchreif ist, und gedenke, diese Ansicht näher zu begründen und einen Schlußantrag zu stellen. Zunächst muß ich jedoch auf die Bemerkung des Herrn Dr. Kolischer zurückkommen, daß es erwünscht wäre, zuerst die Experten in dieser Frage zu hören. Ich glaube auch, daß der Gang der Verhandlung bedeutend erleichtert würde, wenn wir, bevor wir weiterreden, die Experten anhören.

Ich würde also einstweilen auf das Wort verzichten, wenn der Herr Präsident die Güte hätte, jetzt zunächst die Herren Experten zu vernehmen.

Vorsitzender: Da der Herr Experte ohnedies bereits zum Worte vorgemerkt ist und die vor demselben eingetragenen Herren Redner auf das Wort nicht verzichtet haben, muß ich das Wort zuvor in der Reihenfolge der Rednerliste zunächst dem Mitgliede kaiserlichen Rat Schweiger erteilen.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger**: Mein Antrag hat wenigstens einen Effekt gehabt, daß nämlich der Industrierat in der Frage zu Worte gekommen ist, und was noch viel wichtiger ist, auch jene Leute, welche Schiffe besitzen. Ich habe keine bestimmten Anträge gestellt, sondern nur gesagt: die Sache soll untersucht werden.

Ich bin kein prinzipieller Gegner des Regierungsprojektes, ich halte es nur für allzu kühn, für nicht nach allen Richtungen durchdacht. Ich sage sogar: das Regierungsprojekt ist vielleicht das beste, aber dieses „vielleicht" müssen wir ausmerzen, nur darum handelt es sich. Es wurde mir ein Protokoll darüber vorgelegt, wie die Verhandlungen in Triest sich zugetragen haben. Unter anderem hat da der Herr Präsident — oder vielleicht war es der Vizepräsident — der Associazione marittima erklärt, daß das Regierungsprojekt das denkbar beste ist, das idealste, daß es überhaupt keinen schöneren Hafen gibt. Ich war geradezu gerührt.

Nun bekomme ich Zuschriften von allen Reedern, ich kann ganz ruhig sagen: von 95 Prozent der Leute, die österreichische Schiffe besitzen, die dieses Regierungsprojekt als waghalsig erklären, als kostspielig, als bedenklich. Nun, wir bauen ja für die Marine und es sind in erster Linie die Leute, welche diese Schiffe besitzen, die Repräsentanten unserer freien Marine, welche erklären, daß das Projekt unrichtig ist. Diese Leute sagen: Wir wollen keinen offenen Hafen, keine Wellenbrecher. Sie zeigen uns die Stelle, welche angeblich die richtige sein soll.

Von anderer Seite wird behauptet, daß der Bau überhaupt keinen Aufschub erleiden kann. Es wurde schon darauf hingewiesen, daß die Tauernbahn in erster Linie dasjenige ist, was den Bau beschleunigen muß. Man hat uns ferner Aufschwungsziffern des Verkehres in Triest vorgeführt, man hat uns nachgewiesen, daß der Verkehr in Triest jährlich um 7½ Prozent steigt. Als Beispiel hat man die Zuckerzeiten genommen, nämlich die letzten sechs Jahre, und das ist kein Beweis. Es ist sehr wahrscheinlich, daß wir noch weiter Zucker exportieren werden, aber es ist unwahrscheinlich, daß wir ihn nach zehn Jahren noch exportieren werden, sondern ich bin der Meinung, daß wir ihn nach diesen zehn Jahren eher importieren werden, wenn es bei dem Einfuhrzoll von 6 Franken bleibt. Denken Sie sich den Zucker von Triest weg, und in den Hangars ist mächtig Raum, so daß von Platzmangel momentan keine Rede ist.

Die Tauernbahn wurde schon von anderer Seite charakterisiert. Einer der Experten in Triest, Dr. Geiringer sagte: Warum erweitern wir den Porto Nuovo nicht an der Stelle, wo er ist? Warum suchen wir überhaupt eine andere Stelle? Die Stelle gegen Barcola hat folgende Fehler: sie ist gegen das Meer nicht geschützt, für jeden Meter Küste müßte man einen Meter Wellenbrecher bauen, sie hat kein Hinterland, keine Situation. Genau dieselben Fehler, wurde erklärt, sind bei S. Andrea. Das kann von uns niemand verneinen.

Wenn ich nun die Eindrücke resumieren soll, die ich nach meinen privaten Informationen und nach der in Triest stattgefundenen Sitzung erhalten habe, so fasse ich sie in folgendem zusammen:

1. Der Gedanke, Triest überhaupt zu verlassen, selbst um etwas Gutes zu finden, hat keine Anhänger gefunden, mit Ausnahme weniger Personen, allerdings von hervorragender Bedeutung. Diesen Antrag muß ich nichtsdestoweniger fallen lassen, weil er überhaupt von keiner Seite Zustimmung gefunden hat.

2. Der innerste Teil der Bucht von Muggia, Zaule, findet begeisterten Anhang bei fast allen Schiffsrhedern, wird jedoch von der Regierungskommission verdammt.

3. Am meisten Anhänger findet der Gedanke des Baues zwischen Servola und San Sabba.

4. Was den neuen Bau selbst anbelangt, so erklären alle einstimmig, daß der innere Teil der Bucht zwischen Servola und San Sabba besser wäre. Die Privatrheder verdammen das Regierungsprojekt gänzlich, die Kapitäne des Lloyd nicht; obgleich dieselben den Bau zwischen Servola und San Sabba vorziehen, erklären sie den neuen Bau in S. Andrea für brauchbarer, als das Innerste der Bucht von Muggia.

Ich habe den Totaleindruck empfangen, daß der Bau kein verfehltes Projekt ist, sondern daß es möglich wäre, selbst in Triest eine Stelle zu finden, ja daß sie bereits gefunden ist, wo man billiger und praktischer bauen könnte.

Kostenpunkt. Der Bau ist projektiert mit 95 Millionen Kronen, aber ob das tatsächlich Kronen oder Gulden werden, dafür kann bei Wasserbauten niemand haften. Hat doch der bestehende Wellenbrecher im Porto Nuovo das Dreifache des Projektierten gekostet. Immerhin aber befürworte ich diese Auslage, wenngleich ich der Meinung bin, daß in viel zu großem Maßstabe und weit über unsere Bedürfnisse gebaut wird. Man hat hier kürzlich 1500 Millionen Kronen für die Kanäle, 800 Millionen für die Tauernbahn votiert, die Zwillingsschwester der Stadtbahn, Ausgaben, die ich als Volkswirt absolut verdamme und als verschwendetes Geld erkläre. Wenn ich diese Ausgaben in Betracht ziehe und dagegen die bescheidene Summe des Hafenbaues mir vor Augen halte, denn bei unseren Projekten verliert man jeden Maßstab für die Größe der Summe *(Heiterkeit)*, erkläre ich den Bau des Hafens als die einzige nützliche aller dieser Investitionen.

Ich muß allerdings erklären, daß ich durch den Verlauf der heutigen Sitzung in meiner Ansicht etwas erschüttert worden bin, insbesondere durch meinen geehrten Herrn Kollegen Economo. Er war einer derjenigen, der mich bis vor einigen Tagen haranguiert hat, das Regierungsprojekt zu bekämpfen *(Lebhafte Heiterkeit)* und es wundert mich sehr, daß er derart bekehrt wurde. Ich würde mich wirklich freuen, wenn sich jemand fände, der auch mich bekehren würde, denn ich bin nicht voreingenommen und würde mich sehr gerne dem Huldigungsakte anschließen, den der Referent beantragt. Ich möchte aber vorerst voll überzeugt sein, und ich glaube, daß es nicht schaden kann, wenn auch Privatrheder zum Worte kommen und wir ihre Einwendungen hören, ehe es zu spät ist. Später hätte es ja keinen Sinn. Ich habe gesprochen.

Mitglied Ritter v. **Hütterott:** Ich werde kurz sein, fühle mich aber doch gezwungen, ein paar Worte zu sagen, um einigen Ansichten entgegenzutreten, welche ich direkt als irrig bezeichnen muß. Vor allem möchte ich konstatieren, daß das Material, welches uns vorliegt, keineswegs ungenügend ist und daß die ganze Frage sehr eifrig studiert worden ist; das Faktum, welches soeben Herr kaiserlicher Rat Schweiger ausgesprochen hat, daß nämlich zwei der größten, ich will nicht sagen Gegner, aber doch Angreifer des Regierungsprojektes, der Herr Referent Günther und Herr Economo, bekehrt worden sind, beweist wohl am besten daß sehr vieles für das Regierungsprojekt spricht, und daß es unter den obwaltenden Umständen das Beste ist, das wir haben können. Wenn die Herren vom Industrierate sagen, daß die Frage noch nicht spruchreif sei, so mag das für einzelne der Herren, die sich eben nicht so eingehend mit dem Projekte befaßt haben, zutreffen. Für uns aber, die wir uns seit Jahren mit dem Projekte befassen, ist dasselbe schon längst spruchreif, und ich würde es außerordentlich bedauern, wenn auch nur etwas an kostbarer Zeit verloren ginge und wenn der Industrierat durch ein zersplittertes Votum es hindern würde, daß die Mittel zur Ausführung dieses Projektes so schnell als möglich vom Parlamente bewilligt werden. Ich möchte auch, weil mir dies neben den Kosten des ganzen Projektes als die Hauptsache erscheint, der irrigen Meinung entgegentreten, welche man immer hört, daß der neue Hafen schlecht sei oder daß er nur von mehreren Übeln das kleinste sei. Dem muß ich ganz entschieden widersprechen. Der neue Hafen, wie Sie ihn dort an der Wandtafel sehen, wird ein ganz ausgezeichneter Hafen sein, und ich erlaube mir hinzuzufügen, ich sage das nicht als Laie, ich bin geprüfter Kapitän der großen Küstenschiffahrt, ich habe das Examen der langen Fahrt nur

deshalb nicht machen können, weil mir die gesetzliche Einschiffungszeit dazu gefehlt hat, ich habe aber die amtliche Berechtigung der Schiffsführung von großen und kleinen Schiffen auf dem Mittelländischen Meere bis Gibraltar, auf dem Schwarzen Meere und auf dem Roten Meere, und ich habe schon manches Schiff geführt und habe schon manchen Hafen im Dunkel stürmischer Nacht unter schwierigeren Verhältnissen, als das vorliegende Projekt sich zeigt, angelaufen, und dies in Gewässern, wo es weit schwerer stürmt als auf unserer Adria, und da kann ich ihnen denn sagen: Wenn mir ein Kapitän kommt und sagt, daß die Wellenbrecher, wie wir sie bei den neuen Hafenanlagen planen, ein Schiffahrtshindernis seien, und daß er infolgedessen bei Nacht nur schwer in den Hafen einlaufen könne, dann müßte ich diesen Kapitän einfach als einen traurigen Kapitän bezeichnen, der nicht wert ist, Kapitän zu sein. Meine Herren! Ich spreche da nicht nur meine eigene Ansicht aus. Wir besitzen ja ein großes Korps, welches dazu berufen ist, über nautische Gesichtspunkte ein Urteil abzugeben, ich meine unsere Kriegsmarine. Ich bitte, meine Herren, fragen Sie doch die Herren Offiziere der Kriegsmarine, was sie zu diesem Projekte sagen, und bringen Sie mir, ich bitte, einen einzigen Kriegsmarineoffizier, der je selbst ein Schiff geführt hat, der sagen würde, das sei ein schlechtes Projekt, die Schiffe könnten nicht einlaufen oder auslaufen und die Wellenbrecher wären für sie eine Gefahr. Meine Herren! Wenn in Triest andere Verhältnisse vorhanden wären, wenn wir in Triest eine Bucht hätten, die vollkommen geschlossen wäre, dann brauchten wir wohl die Wellenbrecher nicht, dann hätten wir einen schön geschlossenen Hafen. Aber eine Bucht, welche schön geschlossen ist, finden Sie an der ganzen Istrianer Küste nicht, mit Ausnahme von Pola, welches aber außer Betracht kommt, weil es ja im Besitze unserer Kriegsmarine ist und als Handelshafen ganz ausgeschlossen erscheint.

Ich sage das speziell gegenüber der Idee des Herrn Schweiger, welcher einen anderen Hafen an der istrianischen Küste gewählt wünscht, denn wir würden dieselben Verhältnisse wie hier überall finden, nämlich gegen Westen offene Buchten, welche erst durch Wellenbrecher geschlossen werden müßten. Wenn man aber Wellenbrecher bauen muß, um ein geschlossenes Bassin zu bekommen — und man muß das ebenso wie für irgend eine Stelle in der Bucht von Muggia an der istrianischen Küste überall — so ist es doch selbstverständlich, daß man unmittelbar bei Triest bleibt und nicht weitergeht. Die Bucht von Muggia ist in dem Augenblicke, wo Sie Wellenbrecher bauen, vom nautischen Standpunkte aus an jeder Stelle genau gleich sicher, ob Sie den neuen Hafen an die Spitze von S. Andrea legen oder ganz in den Sack von Zaule hinein. Der Wellenbrecher schließt die ganze Bucht ab, und das heutige Kap von S. Andrea wird dann nur ein Teil dieses Hafens sein, eines Hafens, der als geschlossenes Bassin nicht sicherer und besser gedacht werden kann. Ein solches Bassin stellen wir mit diesen drei Wellenbrechern, wie Sie sie auf der Karte gezeichnet finden, her mit einem Kostenaufwande von insgesamt 7½ Millionen Kronen. Das ist doch, wenn man sich ein so prachtvolles Schiffahrtsbassin schaffen kann, wahrlich ein relativ sehr geringer Betrag. Wenn Sie sich sagen, daß wir bei der Anlage eines neuen Hafens ihn dorthin bauen müssen, daß er, was den Bau selbst, was die Ausgestaltung der Riven und was die übrigen Erfordernisse anlangt, am billigsten zu stehen kommt und dem jetzigen Hafen von Triest am nächsten liege und nur eine Fortsetzung des jetzigen Hafens bilde, so müssen Sie zugeben, daß das Projekt der Regierung mit seinen drei gelben Moli, wie Sie sie dort auf der Karte sehen, die geeignetste Stelle ausgesucht hat. Die Techniker werden Ihnen erklären, daß die Bauten dort am billigsten herzustellen sind, viel billiger als bei Zaule, viel billiger auch als bei Servola, weil auch dort Schlamm ist, und weil wir es hier mit Felsengrund zu tun haben und genaue Berechnungen anstellen können. Hier ist die Gefahr nicht vorhanden, daß das Doppelte der projektierten Summe ausgegeben werden wird. *(Zwischenrufe: Das können Sie nicht wissen! Es kann auch die doppelte Summe kosten!)* Darüber werden wir die Techniker hören. Jedenfalls lassen sich hier die Rechnungen am sichersten aufstellen. Auch noch von einem anderen Gesichtspunkte aus ist die Stelle die beste. Denn jeder Schiffahrer, der je Triest angelaufen ist, weiß, daß die Stelle jene ist, wo die Bora am schwächsten weht und manchmal fast Null ist, selbst wenn anderswo die Bora ganz bedeutend wütet. Und deshalb flüchten sich die Triest anlaufenden Schiffe bei starker Bora unter die Spitze von S. Andrea, eben an die Stelle, wo wir die drei Moli hinzubauen gedenken, und Sie werden mir zugeben, daß das für die Wahl zur Anlage von Moli sehr spricht.

Deshalb dürfen wir auch nicht die Idee aufgreifen, welche früher auch hier ausgesprochen worden ist, und den Hafen nicht in Barcola bauen und auch nicht in Zaule, wo die Bora aus dem Tale herausbläst, denn sie folgt den Einschnitten des Landes und bläst aus diesen in die Buchten hinein.

Aus allen diesen Gründen müssen wir, glaube ich, das Regierungsprojekt mit Freuden begrüßen und können der Regierung nur dankbar dafür sein, daß sie es ausgearbeitet hat. Glauben Sie uns, meine Herren, daß das Projekt durch und durch ganz genau studiert ist. Ich bin mit meinen Ausführungen zu Ende und kann den geehrten Industrierat nur bitten, nicht etwa durch ein zersplittertes Votum eine Verzögerung in dieser für Triest und für die ganze Monarchie so wichtigen Angelegenheit herbeizuführen.

Experte **Camus**: Euere Exzellenz! Verehrte Herren! Der Herr Referent Günther hat einen sehr

Digitized by Google

erschöpfenden Bericht über den Antrag des Subkomiteemitgliedes kaiserlichen Rates Alois Schweiger, betreffend die Frage des Ausbaues des Triester Hafens erstattet.

Ich bin mit den Schlußfolgerungen des Herrn Referenten bezüglich des zweiten Teiles des Antrages Schweiger vollkommen einverstanden, indem der Bau des Molo Sanità als eine unumgängliche Notwendigkeit betrachtet werden muß. Nach den umfassenden Ausführungen des Herrn Referenten, die der vollen Sachlage unserer Verhältnisse im alten Hafen entsprechen, brauche ich auf diesen Teil nicht näher einzugehen.

Dagegen kann ich den Schlußfolgerungen des Herrn Referenten bezüglich des dritten Teiles des Antrages Schweiger nicht völlig beistimmen.

Bevor ich mich jedoch in eine Kritik über das Regierungsprojekt einlasse, gestatte ich mir, einige Ungenauigkeiten über die herrschenden Windverhältnisse in der Bucht von Zaule zu berichtigen.

Die Bora weht in Triest überall, daher auch in Zaule. Die größte Intensität erreicht jedoch die Bora in Zaule nur auf der Chaussee, welche über einen Kilometer vom Meeresufer entfernt ist. Der Wind kommt vom Karst herunter und braust auf eine offene Ebene. In der inneren Bucht von Zaule aber hat der Wind bereits an Stärke verloren, so daß die Barken dort segeln können, wenn in dem Hafen von Triest so was nicht denkbar wäre.

Die Wirkung der Bora auf das Meer ist in der Bucht von Zaule nicht so stark wie in der Bucht von Muggia, aus dem einfachen Grunde, weil der Wind das Meer erst am Ufer erreicht und es daher nicht so unbarmherzig peitschen kann.

Sollten aber in der Zauleebene Gebäude und Magazine errichtet werden, so würden diese Gebäude den vertäuten Schiffen großen Schutz gewähren, wie es im jetzigen Freihafen nach Errichtung der Lagerhäuser der Fall ist.

Jedenfalls aber sind die Boraverhältnisse auf der Küstenstrecke Servola—Zaule viel günstiger als auf der Küstenstrecke S. Andrea—Servola.

Die Bucht von Zaule ist dagegen gegen die Wirkung der Südwestwinde vollkommen geschützt. Die geschützte Zone geht von Servola bis Zaule. Der ungefährliche Reflex, den man bisweilen bis San Sabba spüren könnte, wäre durch Errichtung einer Diga zwischen der Spitze Ronchi und San Rocco in der Richtung nach S. Andrea leicht zu beseitigen. Dadurch aber würden die drei projektierten Wellenbrecher ganz entfallen.

Weiter muß ich bemerken, daß, wenn die Küste San Marco—San Sabba ausschließlich für die Industrie reserviert bliebe, die projektierte Hafenanlage keine zusammenhängende Erweiterung mehr erfahren könnte.

Man müßte dann ohneweiters einen dritten Hafen in der Bucht von Zaule errichten. Die Schwierigkeiten, die man heute als unüberwindlich bezeichnet, müßten dann nolens volens beseitigt werden.

Was den Schlamm anbelangt, muß ich hier bemerken, daß wir auch im Triester Hafen eine starke Schlammschichte haben. Ja der Freihafen selbst wurde auf schlammigem Meeresgrunde gebaut. Jedenfalls dürfte es weniger kosten, den Schlamm auszubaggern als das Meer auf Tiefen von 20 Metern zuzuschütten. *(Ruf: Sehr richtig!)*

Dies vorausgesetzt, gestatte ich mir alle jene Argumente hier vorzubringen, welche von den Gegnern des Regierungsprojektes geltend gemacht werden.

Die richtigste und unbefangenste Kritik über die projektierte Erweiterung des Triester Hafens in der Richtung von S. Andrea ergibt sich aus dem Protokolle der am 4. bis zum 9. Februar 1903 bei der k. k. Seebehörde abgehaltenen Sitzungen selbst, betreffend die Ausgestaltung der Hafenanlagen in Triest.

In der am 5. Februar a. c. abgehaltenen Vormittagssitzung erklärte Herr Sektionsrat Dr. Künstler im Auftrage Seiner Exzellenz des Herrn Finanzministers, „daß vollständige Beruhigung darüber gewonnen werden müsse, daß das vorliegende Projekt nicht zu nachträglichen Rekriminationen Anlaß geben werde, welche in der Vergangenheit bei den Triester Hafenbauten vorgebracht worden sind, und daß man sich auch für die maritime Eignung der neuen Hafenbauten Sicherheit verschaffe. Insbesondere sei nochmals die Frage eines eventuellen Hafenbaues in Zaule zu ventilieren."

In der am 5. Februar a. c. abgehaltenen Nachmittagssitzung stellte Herr Sektionsrat Dr. Künstler, nach Verhörung der nautischen Sachverständigen, noch folgende Frage, um volle Beruhigung zu erlangen:

„Ist der Punkt, welcher für den Hafen in Aussicht genommen ist, für die Hafenanlagen vom nautischen Standpunkte günstig, oder ist ein anderer Punkt in der Bucht von Muggia von diesem Standpunkte aus unter Berücksichtigung der industriellen, kommerziellen und lokalen Interessen wesentlich günstiger?"

Wie es aus dieser Frage des Herrn Sektionsrates Dr. Künstler klar erhellt, wollte er die volle Beruhigung erlangen, daß man durch die Ausgabe der riesigen Summe, welche für die Ausgestaltung des Hafens in Aussicht genommen ist, auch den Zweck vollständig erreichen würde, den man sich zu erreichen vorgenommen hat.

Digitized by Google

Aus dem Protokolle ergibt es sich nun, wie es aus der Antwort des Herrn Seeoberinspektors Kloß zu entnehmen ist, „daß die Lokalität für die projektierten neuen Hafenanlagen nicht der Wahl der Nautiker vom ausschließlich nautischen Gesichtspunkte überlassen war. Letztere standen bei dem Entwurfe dieser Anlagen vor Verhältnissen, welche durch die Bahnhofanlagen und sonstige kommerzielle Rücksichten gegeben waren und fiel ihnen die Aufgabe zu, die Hafenwerke an der von den übrigen am Seeverkehre beteiligten und interessierten Faktoren in Aussicht genommenen Küstenstrecke in S. Andrea in der Weise zu trassieren und zu entwickeln, daß, abgesehen vom Lagerhausbetriebe und Eisenbahnverkehre, auch den berechtigten maritimen Anforderungen in Bezug auf leichte Zugänglichkeit und Sicherheit in vollem Umfange Rechnung getragen werde.

Die einzelnen Fragen wurden hierauf von den nautischen Fachmännern punktweise beantwortet und hiedurch alle Zweifel über die Lage und Eignung der künftigen Hafenanlagen in S. Andrea nunmehr vollständig behoben."

In der am 6. Februar a. c. abgehaltenen Sitzung führt Herr Seeoberinspektor Kloß aus, „daß die Linien der Hafenwerke den lokalen Verhältnissen angepaßt werden mußten", und sagt weiter folgendes:

„Schon die geographische Lage von S. Andrea zeigt, von welcher Kompaßrichtung Gefahr für die Sicherheit der Schiffe droht.

Gegen den dritten und teilweise den vierten Quadranten der Windrose liegt S. Andrea vollkommen ungeschützt und prallen bei schwerem Südwest- und Westsüdwestwinde die aus der offenen See kommenden Wogen mit ungebrochener Gewalt gegen die Ufer.

Ohne einen Schutz gegen die besonders in Betracht kommenden Seewinde könnte keine der Schiffahrt dienende Anlage in S. Andrea als Hafen bezeichnet werden."

Ich glaube nun, meine Herren, daß nach den Ausführungen des Herrn Seeoberinspektors Kloß über die unglückliche Wahl der Spitze von S. Andrea zur Erschaffung der neuen Hafenanlage wenig hinzuzufügen sei. Nur mit Rücksicht auf die Anschließung der neuen Hafenanlagen an die alten und auf den Lagerhausbetrieb und Eisenbahnverkehr hat man die Spitze von S. Andrea gewählt, wobei der nautische Gesichtspunkt ganz in den Hintergrund gestellt wurde.

Und eben weil die Wahl der Lokalität nur mit Rücksicht auf obige Momente getroffen wurde, ergibt sich die Notwendigkeit, künstlich zu erschaffen, was die Natur versagt hat, um den verkehrenden Schiffen die notwendige Sicherheit zu verschaffen.

In der Bucht von Muggia und in der Bucht von Zaule haben wir einen sicheren natürlichen Hafen, um dessen Besitz uns die größten Hafenstädte der Welt beneiden können, und gerade diesen sicheren, natürlichen Hafen läßt man ganz bei Seite.

Die gegen die Südwest- und Westsüdwestwinde geschützte Zone umfaßt die ganze Bucht von Muggia und die Bucht von Zaule von Servola angefangen, wogegen die Uferstrecke S. Andrea, Lloydarsenal und Stabilimento Tecnico ganz ungeschützt liegen. Eben deswegen müssen Wellenbrecher errichtet werden, um die Anlegeplätze der Schiffe zu schützen.

Ich will hier nur die nautischen Momente hervorheben, indem ich keinen Zweifel hegen kann, daß für die kommerziellen Interessen und für den Eisenbahnverkehr durch das uns vorliegende Projekt Vorsorge getroffen wurde.

Die Einwendungen, welche man vom nautischen Standpunkte gegen das Projekt erhebt, können wie folgt resumiert werden:

1. Unglückliche Wahl der Lokalität.

2. Die Wellenbrecher bilden eine Art künstlicher Klippen, die die Schiffahrtslinien Punto Sottile und Salvore—Laterne durchschneiden und in der Nacht oder bei nebeligem Wetter den fahrenden Schiffen unheilvoll werden können.

3. Die Schiffe, welche in der Bucht von Muggia bei stürmischem Wetter Schutz suchen, könnten, wenn sie vor Anker getrieben würden, gegen die Wellenbrecher geschleudert werden und dort Schiffbruch erleiden.

4. Die Bora weht bei San Andrea, wegen des Vorgebirges, ganz ungleichmäßig, indem sie vom alten Hafen die Richtung Nordost und von der Bucht von Muggia die Richtung Osten verfolgt, so daß die äußeren Riven der Moli Nr. V und Nr. VII bei Borasturm den dort vertäuten Schiffen die größte Gefahr bieten würden. Dadurch würde zu Winterszeit die Leistungsfähigkeit der neuen Anlage zirka um ein Drittel vermindert werden.

Vom nautischen Standpunkte daher, ohne Rücksicht auf andere Momente, welche die Wahl der Spitze in S. Andrea als günstiger erscheinen lassen mögen, wäre jedenfalls die ganze Küstenstrecke Servola bis zu den Grenzen des istrianischen Gebietes bei Zaule vorzuziehen und würde jedenfalls die Bucht von Zaule einen idealen Hafen bilden.

Die Bucht von Zaule bietet aber gleichzeitig den großen Vorteil, daß sich an dieselbe ein sehr ausgedehntes Hinterland anschließt, wo nicht nur der nötige Raum für die Schienenwege und für die Hochbauten, sondern auch eine ausgedehnte Ebene vorhanden ist,

die das Entstehen von Industrien und die Erweiterung der Stadt Triest sozusagen ins Unermeßliche gestatten würde.

Wenn man bedenkt, daß die Stadt Triest sich fort und fort erweitert und daß die Arbeiterhäuser bereits den Maddalenahügel erklettert haben und nun sich in der Richtung von Zaule ausdehnen müssen, so wird man leicht einsehen, daß man durch die Wahl der Spitze von S. Andrea nur die Bequemlichkeit des Handelsstandes in Triest, sowie bureaukratische und eisenbahntechnische Momente in Betracht gezogen hat, während die industrielle Zukunft unserer größten Hafenstadt ganz außer acht gelassen wurde.

Nur, wo billige Gründe vorhanden sind und wo die Industrie mit der unmittelbaren Nähe von Schiff und Bahn rechnen kann, kann sie entstehen und blühen. Die Industrie, welche ein so mächtiger Faktor des nationalen Reichtumes ist, muß absolut in Betracht gezogen werden und diese Industrie, nachdem unser Handel mehr und mehr zum Transithandel wird, muß auch bei Ausführung eines so kolossalen Hafenbauprojektes die nötige Berücksichtigung finden.

Der Industrierat, welcher in erster Linie dazu berufen ist, die Interessen der österreichischen Industrie zu wahren und zu fördern, kann einer so wichtigen Frage seine wohlwollende Aufmerksamkeit wohl nicht versagen, zumal es nicht ausgeschlossen erscheint, daß die inländischen Industriellen, sobald günstige Verhältnisse zum Blühen der Industrie bei uns geschaffen werden, sich veranlaßt finden könnten, sich in Triest niederzulassen und industrielle Etablissements dort zu errichten.

Eine andere wichtige Frage, welche bei der Wahl der Spitze von S. Andrea keine Berücksichtigung gefunden hat, ist die Arbeiterfrage, welche in das kommerzielle und industrielle Leben einer großen Stadt so tief hineingreift.

Es ist ein nicht widerlegbarer Grundsatz, daß der Arbeiter seine Wohnung stets in unmittelbarer Nähe seiner Arbeitsstätte sucht. Wo würden aber, meine Herren, die Arbeiter, welche bei dem neuen Hafen in S. Andrea beschäftigt sein werden, ihre Wohnungen nehmen, nachdem das Vorgebirge von S. Andrea kein Hinterland hat, und die ganze Lehne von S. Andrea mit Herrschaftsvillen verbaut ist? Ich habe schon früher erwähnt, daß unsere Stadt sich nunmehr in der Richtung nach Zaule erweitert und erweitern muß, weil wir in der Stadt keine billigen Bauplätze mehr frei haben. Wir werden in wenigen Jahren dazu kommen, daß unsere Arbeiter sieben bis acht Kilometer weit von ihrer Arbeitsstätte werden wohnen müssen. Und was werden die Folgen sein? Ausstände und Erhöhung der Löhne, die dem ganzen Triester Handel und Transithandel zur Last fallen werden.

Wenn man bedenkt, daß Triest in den letzten Jahren eine der teuersten Städte Europas geworden ist und daß die Arbeiterschaft unter der Wohnungs- und Lebensmittelteuerung arg zu leiden hat, so wird man leicht einsehen, wie wichtig es sei, bei der Anlage des neuen Hafens auch die Interessen der Arbeiter in Berücksichtigung zu ziehen.

Die Arbeiterfrage könnte nur durch Anlage des neuen Hafens in der Bucht von Zaule auf eine ideale Weise gelöst werden.

Ich muß Sie, meine Herren, auf alle diese Umstände aufmerksam machen, damit bei der Anlage des neuen Hafens alle mitsprechenden Faktoren berücksichtigt werden, und wenn die Momente der Bequemlichkeit des Triester Handelsstandes, sowie bureaukratische und eisenbahntechnische Momente einen höheren Wert als nautische, industrielle und soziale Momente besitzen, so soll dem Regierungsprojekte ohneweiteres beigestimmt werden. Die neue Anlage wird in kommerzieller Beziehung, wie es behauptet wird, auf die Dauer von 50 Jahren ausreichen; nach 50 Jahren wird man in Zaule einen dritten Hafen errichten müssen und um 50 Jahre wird das industrielle Aufblühen unserer Stadt verschoben werden.

Wenn man so riesige Summen, wie bei dem vorliegenden Projekte, auszugeben hat, so soll man sehr vorsichtig und behutsam vorgehen. Vor allem aber muß man sich Beruhigung und Gewißheit verschaffen, ob man durch die Ausgabe auch das erreichen wird, was man sich zu erreichen vorgenommen hat.

Unter den gegenwärtigen Verhältnissen ist an eine Entwicklung unserer Industrie in der Richtung Lloydarsenal—San Sabba nicht zu denken, indem, wie es aus dem bereits zitierten Protokolle zu entnehmen ist, selbst die Bitte des Lloyd, Raum zu einer Expansion für die Anlage eines Docks zu belassen, da das Arsenal des österreichischen Lloyd durch das jetzige Projekt an jeder Ausbreitung gehindert sei, abgewiesen werden mußte.

Auch gegen die Bitte der Fabrik für vegetabilische Öle zwecks Anlage einer Seifenfabrik, angrenzend an ihren gegenwärtigen Besitzkomplex wurde entschieden Stellung genommen, während es hervorgehoben wurde, daß jedwede Uferabtretung an Etablissements, die nicht unbedingt den unmittelbaren Zusammenhang mit der See erfordern, entschieden zurückgewiesen werde. Man entnimmt daraus, daß auf der Strecke Servola—San Sabba, die schon jetzt durch die Hochofenanlage der krainischen Industriegesellschaft, der küstenländischen Reisschälfabrik und der Petroleumraffinerie fast gänzlich besetzt ist, keine weiteren Industrien entstehen dürften, indem man den noch freien Uferstrecken gerade durch den Ausbau der neuen Hafenanlage den größten Wert beimißt.

Die bestehenden Industrien werden daher in ihrer Entwicklung gehindert, während man dem Entstehen neuer Industrien Schwierigkeiten in den Weg legt.

Digitized by Google

Ich begreife daher die Bedenken des Herrn Sektionsrates Dr. Künstler ganz wohl und stimme diesen Bedenken bei.

Soll aber wirklich ausgeführt werden, was im vorliegenden Projekte enthalten ist und was von den interpellierten Faktoren mit so großer Begeisterung aufgenommen wurde, so berücksichtigen Sie, meine Herren, mit Wohlwollen die Stimme, die ich zu Gunsten der industriellen Zukunft Triests und des Wohles unserer Arbeiter erhebe, und wenn auch der neue Hafen mit Rücksicht auf die bereits zitierten Momente an der Spitze von S. Andrea angelegt werden soll, so wolle der Industrierat an die hohe k. k. Regierung die Bitte wegen eines gründlichen Studiums der Bucht vom Zaule richten, um dort, durch Anlage von Riven und Bau einer Zweigbahn, das Entstehen des industriellen Triest zu ermöglichen, welches gewiß zu einer gedeihlichen Zukunft berufen ist.

Meiner unmaßgeblichen Meinung nach wäre jedoch die neue Hafenanlage im Interesse der Sicherheit des Verkehres, des industriellen Aufschwunges Triests, der Arbeiterklasse und später auch der Kaufmannschaft, falls der von der zweiten Bahnverbindung erwartete Warenumschlag unsere Hoffnungen übertreffen sollte, was sich, falls wir die östlichen Kantone der Schweiz und Süddeutschland in unsere Aktionssphäre einbeziehen können, leicht verwirklichen könnte, in der Bucht von Zaule anzulegen, und die Uferstrecke in S. Andrea nur im Verhältnisse des Aufschwunges des Verkehres der Südbahn und der Herpeljebahn zu erweitern.

Die Bahn muß ja dem Hafen folgen und mit gutem Willen wird man die eisenbahntechnischen Schwierigkeiten, die jetzt unüberwindlich erscheinen, beseitigen können.

Es handelt sich hier um ein großes Werk, das gewiß über 100 Millionen Kronen kosten wird. Bevor wir diese riesige Summe ausgeben, überzeugen wir uns aber, daß wir sie auch zweckentsprechend verwenden. Es handelt sich ja um ein Werk, von dessen Gelingen der Aufschwung des ganzen österreichischen Verkehres und der Aufschwung unserer größten Hafenstadt Triest abhängt.

Präsident der Seebehörde v. **Ebner**: Ich muß mir natürlich eine gewisse Reserve auferlegen, weil ich leicht in den Verdacht kommen könnte, daß ich pro domo mea spreche. Mit Zustimmung des Herrn Präsidenten wird dann Herr Ingenieur Pichler von der Seebehörde jene Aufklärungen geben, welche vielleicht geeignet sein werden, die Bedenken, die jetzt hervorgerufen worden sind, zu zerstreuen.

Vorerst würde ich aber bitten, zu glauben, daß wir die Sache nicht leichtsinnig gemacht haben, daß wir sie sehr genau und eingehend studiert, daß wir alle jene Elemente einvernommen haben, welche unbedingt notwendig sind, um die Sicherheit zu gewinnen, daß das Hafenprojekt allen Anforderungen kommerzieller und maritimer Natur entspricht. Wir haben durch acht Tage in Triest Sitzungen abgehalten, und es sind alle diese Faktoren ganz objektiv und ohne irgendwelche Beeinflussung einvernommen worden. Herr Camus war, glaube ich, nicht dabei? *(Experte Camus: Nein!)*

In erster Linie sind Techniker einvernommen worden; es waren Vertreter der Triester Handelskammer da, Vertreter des Triester Munizipiums, Vertreter der Kriegsmarine und — worauf ich den größten Wert lege — Kapitäne unseres Lloyd, welche jeden Tag in Triest ein- und ausfahren und daher die Verhältnisse ganz genau kennen.

Die Bemerkung des Herrn Camus, daß Herr Sektionsrat Künstler Bedenken hatte, ist ganz richtig, und er hat vollständig Recht gehabt, diese Bedenken zu erheben. Daß wir aber nach achttägigen Sitzungen zu dem Schlusse gekommen sind, den Hafenbau dort herzustellen, wo es nach dem Projekte geschehen soll, deutet nur darauf hin, daß wir nach genauen Erwägungen zu dem Schlusse gelangt sind, daß Zaule für die Herstellung der Hafenanlage absolut unbrauchbar ist.

Die Angelegenheit ist bereits von anderen Herren eingehend gewürdigt worden, und ich will mich daher nicht des näheren darüber auslassen. Nur noch ein Moment möchte ich hinzufügen, das der geehrte Herr Referent zu erwähnen unterlassen hat, daß nämlich nicht nur der Meeresgrund ein technisch sehr ungünstiger ist, sondern auch der in der Zauler Bucht zur Verfügung stehende Hintergrund für die Anlagen von Lagerhäusern und anderen Etablissements beinahe unbrauchbar ist. Man hat in früheren Zeiten technische Versuche unternommen und hat gefunden, daß die Fundierung der Industrieetablissements ganz bedeutende Auslagen verursachte. Und nun wollen Sie bedenken, daß wir große Magazine hinbauen wollen; das würde Auslagen verursachen, welche einfach unerschwinglich genannt werden müßten.

Was den Hafen von S. Andrea anlangt, so möchte ich auch auf ein Moment hinweisen, welches zwar schon von einem der Herren Redner gestreift worden ist, nämlich die Notwendigkeit der Konzentrierung sowohl des Personen- als des Frachtenverkehres. Ich bitte sich vorzustellen, daß ein Zug mit einem Passagier ankommt, welcher nach Indien fährt, mit einem anderen, der nach Alexandrien will, einem dritten, der nach Brasilien oder nach New-York reisen will u. s. w. Da wäre es doch sehr gut, wenn man all diese Passagiere dort auswaggonieren könnte, wo die Schiffe liegen, welche sie benützen wollen. Und das läßt sich nur durch eine Konzentrierung der Anlagen erreichen.

Herr Kommerzialrat Singer hat auch über die Entwicklungsfähigkeit von Triest gesprochen und

Digitized by Google

gemeint, daß nicht jener Zuwachs an Verkehr eintreten wird, den man erwartet.

Er mag Recht haben. Es läßt sich schwer schon jetzt konstatieren, wie viel Millionen Tonnen mehr nach Triest geführt werden als jetzt. Nur möchte ich da darauf verweisen, daß, als man die ersten Lagerhäuser in Triest angelegt hat, durch ganz Österreich ein großes Entsetzen gegangen ist, und daß man überall gesagt hat: Ja, um Gottes Willen, die werden ja leer stehen. Als der Staat die Lagerhäuser übernahm, da hat man sich gewundert, daß er sich zu solchem Beginnen hergibt, und als man an den Bau des Magazines 26 schritt — das ist das größte Lagerhaus, welches gebaut wurde — hat sogar eine nicht unbedeutende Persönlichkeit dies einfach als einen Wahnsinn bezeichnet. Heute, meine Herren, stehen diese Anlagen da und sind nicht überflüssig, ja sie genügen nicht einmal dem jetzigen Verkehre, was ich gegenüber einer Bemerkung, welche gefallen ist, besonders hervorhebe, welche dahin ging, daß es nicht wahr sei, daß eine Überfüllung vorhanden sei. Ich kann wirklich nur mit Befriedigung hervorheben, daß wir jetzt im Monate Juli, also zur Zeit des Beginnes der toten Saison, wie auch der Herr Referent richtig hervorgehoben hat, an Platzmangel leiden. Das ist eine Erscheinung, welche bisher nicht vorgekommen ist, und ich kann nur hoffen, daß sie sich in Zukunft öfters wiederhole, und daß wir, so Gott will, auch bald die nötigen Anlagen haben.

Herr Dr. Kolischer hat erklärt, daß alle Projekte große Mängel aufweisen, und ich muß sagen, es ist mir bezüglich des Regierungsprojektes nicht recht klar, welcher Art diese Mängel eigentlich sind. Was den nautischen Standpunkt anlangt, so haben wir in nautischer Beziehung außerordentlich erfahrene Kapitäne wiederholt einvernommen, zuletzt anläßlich der Konferenz bei der Seebehörde, und diese haben einstimmig ausdrücklich erklärt, daß das Projekt in nautischer Beziehung vollständig entspreche.

Die Gegner des Projektes sind auch bei der Seebehörde mit einigen nautischen Fachmännern angerückt; aber ich bitte um Entschuldigung, wenn ich das sage, das waren meist nautische Fachmänner, welche sich schon seit längerer Zeit in den Ruhestand zurückgezogen haben, und welche zumeist niemals einen Dampfer kommandiert haben. Die Segelschiffahrt aber hat, wie die Herren ja wissen, keine sehr große Zukunft, und wir müssen einen gewissen Wert darauf legen, daß gerade die Dampferkapitäne mit den Plätzen zufrieden sind, welche wir ihnen anweisen werden.

Herr Dr. Kolischer hat auch gemeint, wir sollten Experten des Auslandes einvernehmen. Nun, meine Herren, dagegen müßte ich mich aber wirklich verwahren. Was Schlechtes in Triest ist, das haben die Ausländer gemacht, ob sie nun Talabot, Barret oder wie immer heißen. Sie haben speziell den jetzigen, sogenannten neuen Hafen gebaut, gegen den sich doch wahre Stürme der Entrüstung erhoben haben, obwohl er nicht so schlecht ist, wie sein Ruf. Ein Ausländer, meine Herren, ist überhaupt nicht in der Lage, die lokalen Verhältnisse zu kennen. *(Abgeordneter Dr. Kolischer: Also, wir wissen schon alles, wir brauchen nichts zu lernen!)* Ich bitte, ich spreche von den lokalen Verhältnissen, die muß man genau kennen. Man muß genau wissen, von welcher Seite der Wind weht — er weht nicht immer von derselben Seite, sondern ist eben von den verschiedensten lokalen Verhältnissen beeinflußt — und deshalb haben wir ein so großes Gewicht darauf gelegt, daß gerade diejenigen Leute einvernommen werden, welche eine genaue Kenntnis der lokalen Verhältnisse besitzen. Wir haben anläßlich der vorhin erwähnten Konferenz sogar an Ort und Stelle tagelang bei scharfer Bora Erhebungen gepflogen und konstatiert, daß der Wind ganz genau eine bestimmte Richtung einhält und haben danach unsere Anlagen eingerichtet.

Herr Camus hat auch auf die berühmten Gründe in Sabba hingewiesen und gemeint, dort würden sehr billige Gründe für die Arbeiter sein. Wenn wir aber den Hafen hinbauen, so werden sie, meine Herren sehen, wie die Gründe sofort in ihrem Werte steigen werden. Der ganze Grund, welcher da in Frage kommt, befindet sich in den Händen von Leuten, welche auf die Preiserhöhung warten. *(Abgeordneter Ritter v. Vukovič: Expropriation!)* Für Bahnanlagen kann man leicht expropriieren, nicht so für Hafenanlagen — — — *(Zwischenrufe.)*

Vorsitzender: Ich bitte, den Herrn Redner nicht zu unterbrechen.

Präsident der Seebehörde v. **Ebner:** Meine Herren! Zaule ist überhaupt ein Gespenst. Von Zaule redet man schon seit 100 Jahren, aber keinem Menschen ist es eingefallen, einmal konkret ein Projekt bezüglich Zaule zu verfassen. Das ist doch eigentlich ein Zeichen dafür, daß man die Sache nicht recht ernst genommen hat. Das erstemal, als man überhaupt mit den Hafenbauten nach Zaule ging, war damals, als das Triester Munizipium und die Triester Handelskammer ein Generalprojekt verfaßt hatten über die Ausgestaltung des Triester Hafens. Damals ist man allerdings bis hinüber nach Zaule gegangen, hat aber in S. Andrea angefangen und hat ausdrücklich erklärt — ich betone das deshalb, weil einer der Herren, welcher jetzt auf Seite der Opposition steht, der Verfasser des Projektes war — in ferner Zukunft, in sehr ferner Zukunft, „in tempo remotissimo“ steht in dem Berichte, kann man dann vielleicht nach Zaule gehen. Dann hat man das letzte Projekt, welches man verfaßt hat, das an der Punta S. Andrea.

Digitized by Google

Das war — ich muß schon sagen — ein etwas mißglücktes Projekt; allein kein Mensch hat irgend etwas daran auszusetzen gefunden, es ist ganz gemütlich verfaßt und im Parlamente auch beschlossen worden. Man hat sich darüber in Fiume die Hände gerieben und war dort eigentlich etwas enttäuscht, als dann an eine Änderung dieses Projektes geschritten wurde. Auch jene Herren, welche sich für die Anlage in San Marco und in Servola aussprechen, wollen doch immer eine kleine Anlage, eine ganz kleine Anlage auch in S. Andrea, und zwar eine solche, wie sie von Seite Fiumes sehr gewünscht werden wird. Es wurde bisher in der heutigen Sitzung noch nicht erwähnt, daß diejenigen Herren, welche für andere Projekte sind, doch immer auch in S. Andrea, eine kleine Anlage wünschen, auch Herr Camus, was natürlich bei der Berechnung der Kosten ins Gewicht fällt und wobei auch die Vorteile verloren gehen, welche wir durch eine Konzentrierung der Hafenanlagen erreichen könnten.

Für die Seebehörde, welche ich hier zu vertreten die Ehre habe, ist die Frage der Errichtung eines Hafens ganz einfach. Für uns ist die Antwort einfach die: der Hafen muß dort angelegt werden, wo es die kommerziellen Verhältnisse erheischen, wo es die bestehenden oder die zu errichtenden Kommunikationen verlangen, wo der Hafen mit den geringsten Auslagen zu erbauen ist, oder, wenn es ein natürlicher Hafen ist, wo mit geringen Auslagen ein für die Schiffahrtsoperationen sicheres Gebiet geschaffen werden kann.

Niemand aber hat bestreiten können, daß wir nach S. Andrea nicht ohne besondere Kosten kommen können, und niemand hat bestritten, daß die freilich nicht sehr ins Gewicht fallenden, aber doch immerhin berücksichtigungswürdigen Verhältnisse für unser Projekt sprechen, nämlich die Nähe des kommerziellen Zentrums, die Nähe der Stadt, die Nähe der Kommunikationen und auch — was ich besonders hervorhebe — die Nähe des jetzigen Hafens, der ja doch — darüber ist ein Zweifel nicht möglich — noch durch längere Zeit in Tätigkeit bleiben wird und nicht erweitert werden kann, weil einfach der Südbahnhof nicht leistungsfähig ist. Der Hafen wird also bleiben und naturgemäß wird sich zwischen dem alten Hafen und den neuen Anlagen ein gewisser Verkehr abspielen.

Es werden immer noch Fälle vorkommen, daß ein Schiff im alten Hafen löscht und im neuen Hafen Ladung einnimmt, und es wird sich daher ein gewisser Verkehr zur See entwickeln, nicht am Festlande, es wird sich auch ein sonstiger Personenverkehr ergeben, und es ist daher dringend geboten, diese beiden Anlagen, wenn es geht — und es geht — möglichst nahe zu verbinden.

Was die Strecke von San Marco gegen Servola betrifft, welche von einigen Herren als sehr zweckentsprechend bezeichnet wurde, so werden natürlich von anderer Seite gegen dieselbe wieder Bedenken erhoben. Es ist ganz richtig, daß das Stabilimento tecnico einfach liquidieren könnte, vielleicht wäre das dem Stabilimento tecnico sogar angenehm, ich weiß es nicht; wir müssen aber bedenken und dürfen nicht außerachtlassen, daß das Stabilimento tecnico doch nicht eine ganz gewöhnliche Werfte ist, sondern eigentlich die Werfte unserer Kriegsmarine.

Ich bitte also zu bedenken, daß wir, wenn wir, wie der Herr Präsident mir gegenüber erklärt hat, fünf Jahre brauchen, bis wir überhaupt das Stabilimento tecnico auflassen können und natürlich wieder geraume Zeit brauchen, bis wir es wieder einrichten, von Seite der Regierung, wie Sie mir zugeben werden, eine solche schwerwiegende Änderung — abgesehen von der Kostenfrage — nicht leicht proponieren können.

Ich habe hier nur einige Bemerkungen in allgemeinen Zügen machen wollen und würde jetzt mit Erlaubnis des Herrn Vorsitzenden Herrn Ingenieur Pichler bitten, einige persönliche Erwägungen, welche aber doch objektiv sind, zum Vortrage zu bringen. Es sind darin alle Projekte vom technischen Standpunkte behandelt, sowohl das Projekt von Zaule, als auch das Mittelprojekt, für das ursprünglich Herr Economo war, das von ihm aber der großen Kosten wegen aufgegeben wird.

Baukommissär Ingenieur **Pichler:** Das Projekt der Hafenanlage in S. Andrea ist das Ergebnis positiver Studien sowohl in handelspolitischer als in nautischer Hinsicht.

Gelegentlich der Information des Referenten des Subkomitees des Industrierates in Triest (am 20. Juni 1903) ist unter den vielen sehr interessanten Auseinandersetzungen, welche bei der zahlreichen Versammlung stattfanden, ein Grundsatz ausgesprochen worden, dem ich zwar mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse der Stadt Triest und Umgebung nicht ganz huldige, welchem man aber immerhin vielleicht eine Bedeutung beilegen könnte.

Der Herr Präsident der k. k. Seebehörde hatte nämlich — sozusagen als kurzgefaßte Vorgeschichte des Projektes S. Andrea — erwähnt, daß, nachdem die Lage der Kopfstation für die Karawanken- und Tauernbahn in Triest gewählt und die für den Umschlag des Eisenbahnverkehrs notwendigen Flächen zur Schaffung eines allen Erwartungen entsprechenden Waren- und Rangierbahnhofes ermittelt worden waren, und nachdem erfahrene Organe der Lagerhausverwaltung die notwendigen Depotflächen, Kommunikationen, Geleiseanlagen, Zollmagazine, Amtsgebäude ꝛc. festgestellt hatten, welche für die Bewältigung des durch zirka 5000 *m* Quailänge (respektive durch zirka 28 gleichzeitig operierende Dampfer) je zu erhoffenden Handelsverkehres hin-

reichend gewesen waren, der Seeverwaltung nun die Aufgabe zufiel, die Konturen der Hafenanlage und zwar in nautischer Hinsicht vollkommen den örtlichen Windverhältnissen entsprechend zu projektieren.

Dem Grundsatz einer einvernehmlichen Arbeit der interessierten Staatsverwaltungszweige, welcher zufolge der örtlichen Verhältnisse Triests die Anlage des Hafens der Bahnanlage unterordnet und somit von der letzteren abhängen läßt, wurde seitens eines Herrn, welcher an der früher erwähnten Informationsverhandlung teilgenommen hatte, entgegengehalten, daß nicht der Hafen der Eisenbahn nachzulaufen habe, sondern umgekehrt die Eisenbahn, deren Führung an jeder Stelle jederzeit möglich sei, dem Hafen nachlaufen müsse.

Wenn man nun von den speziellen örtlichen Verhältnissen Triests absieht und man nur allgemein diesen Grundsatz als richtig und begründet annimmt, behaupte ich doch, daß — abgesehen von der Bahnanlage — jeder Hafenprojektant, dem die Verhältnisse Triests wirklich bekannt sind, nur die Stelle bei S. Andrea für eine Hafenanlage in Aussicht genommen hätte.

Wenn wir die Lage Triests etwas näher betrachten, so sehen wir, daß mit Ausnahme von relativ geringen Flächen, welche meistens durch Anschüttung im Laufe der Jahrhunderte dem Meere abgewonnen wurden, nur hügeliges Gelände vorhanden ist, welches die Entwicklung der Stadt als Industriegebiet ersten Ranges, eben infolge der Terrainschwierigkeiten und des Mangels an Wasserkraft, ganz ausschließt.

Die wenigen Industrien, welche sich dort etabliert haben, kranken auch an diesen ungünstigen Verhältnissen.

Triest ist auch nie eine Industriestadt gewesen, sondern eine Handelsstadt und zwar die wichtigste unserer Monarchie. Sie besorgt den Umschlag der Waren vom Schiff aufs Land und umgekehrt; ihr Handel ist ein Transitohandel, denn nur zirka ein Viertel des Gesamthandels Triests ist für die Stadt selbst bestimmt.

Nun sind die Bedürfnisse des Lokalhandels Triests ganz bestimmte und dürften, wenn auch der zukünftige Handelsverkehr Triests sich wie immer günstig ausgestalten würde, ziemlich stationär bleiben, oder im Verhältnisse des Gesamtgüterverkehres nicht erheblich wachsen.

Daraus geht hervor, daß in erster Linie die Hebung des Transitoverkehres mit dem Innern der Monarchie und mit den nördlichen Kronländern, respektive dem Auslande verlangt und erwartet wird.

Dieser Erwartung kann aber nur durch die Schaffung der notwendigen Landungsstellen und der hiezu gehörigen Depotflächen entsprochen werden.

Abgesehen von allen technischen Schwierigkeiten der Ausführung der einen oder der anderen Hafenanlage, muß ich jedenfalls für jene Baustelle eintreten, aus welcher, ohne den allgemeinen Handel der Monarchie zu schädigen, der größte Vorteil für die Stadt selbst erwächst.

Diesbezüglich spielt aber die Zentralisation die erste Rolle.

Man behauptet zwar mit Recht, daß heutzutage die Entfernungen keine Rolle spielen, und daß Elektrizität und Dampf alle Schwierigkeiten beseitigen, so daß eine Dezentralisation keinen Schaden zufügen könnte.

Inwieweit nun diese Behauptung für die Handelsgeschäftswelt richtig ist, kann ich als Laie nicht beurteilen, doch glaube ich — immer als Laie hierin — daß der vorsichtige Handelstreibende, dem das Telephon allerdings sehr wichtige Dienste leistet, dennoch die persönliche Inaugenscheinnahme, die direkte Auftragserteilung und den mündlichen Verkehr im allgemeinen vorzieht, überhaupt großes Gewicht darauf legen wird, in allen Angelegenheiten seines Interesses persönlich einzuschreiten. Die Zentralisation, deren Vorteile nicht erst näher hervorgehoben zu werden brauchen, erfordert aber, daß die neu zu schaffende Hafenanlage möglichst an einer Stelle hergestellt werde, welche leicht und ohne Zeitverlust erreichbar ist.

Wenn der Triester Handelsmann als Vertreter des Orient- und überseeischen Handels seine Interessen im gegenwärtigen neuen Hafen beim Südbahnhofe und in dem projektierten neuen Hafen wahren soll, so wird demselben die möglichste Nähe der beiden Häfen sehr erwünscht sein.

Als im Jahre 1898 die Triester Handelskammer und das Munizipium eine gemischte Kommission zum gründlichen Studium der Triester Hafenangelegenheiten einsetzte, äußerte die Kommission in ihrer „Relation über die Systemisierung des Hafens von Triest" den ausdrücklichen Wunsch, daß man sich endlich — wiewohl verspätet — entschließen solle, aus der alten Rhede von Triest hinauszugehen und die sehr günstige Uferstrecke zwischen dem Leuchtturm und der istrianischen Küste zur Anlage des neuen Hafens zu benützen.

Auch wurde ausdrücklich der Teil des Ufers, welcher längs der Herpeljebahn jetzt unbenützt ist, als die geeignetste Stelle für die Anlage eines Hafens bezeichnet und die vielen und mannigfachen Vorteile, welche aus dieser Anlage zu erwarten sind, geschildert.

Auf die Anlage eines Hafens in Zaule glaubte — wie die Relation sagt — die Kommission nicht näher eingehen zu müssen, und zwar mit Rücksicht darauf, daß selbst im allergünstigsten Falle die Erweiterung des Hafens bis zu jener Stelle als ein unabsehbar fernes Zukunftsbedürfnis anzusehen sei.

Die Gegner der Hafenanlage in S. Andrea behaupten:

Digitized by Google

1. daß die Lage an einer Landzunge für einen Hafen eine unglückliche sei;

2. daß die dort projektierte Hafenanlage nicht erweiterungsfähig sei;

3. daß die projektierte Anlage viel zu klein und den Bedürfnissen nicht entsprechend sei;

4. daß sie kein Hinterland für die Ansiedlung von industriellen Etablissements besitze.

Was nun die Lage an einer Landzunge anbelangt, ist es allerdings wahr, daß man gewöhnlich Häfen nicht an Vorgebirgen, sondern in den Buchten anzulegen pflegt. Die Ursache dieser Gepflogenheit ist nur darin zu suchen, daß man dem Baue der teuren Schutzdämme möglichst ausweichen will.

Wenn wir die Bucht von Muggia betrachten, so gelangen wir zur Überzeugung, daß die ganze Uferstrecke des Küstenlandes vom Leuchtturme bis zur istrianischen Küste ganz der Zone der gefährlichen Seewinde vom Südwesten bis Westen ausgesetzt ist, und daß nur die engere Bucht von Zaule vor den Südwestwinden geschützt und nur den Westwinden preisgegeben ist.

Wo immer auch eine Hafenanlage in dieser Bucht ausgeführt wird (vielleicht mit Ausnahme von Zaule) bedarf dieselbe eines mehr oder weniger umfangreichen Schutzes gegen die Seewinde.

Ist aber dieser Schutz für die ganze Bucht von Muggia durch entsprechende Wellenbrecher hergestellt, so ist es für den Kommandanten eines Schiffes gleich, ob er an der einen oder der anderen Stelle im Innern dieser geschützten Bucht anlegt und kommen vom Momente des Eintreffens in der von Seewinden geschützten Bucht nur noch die Landwinde in Betracht.

Aber auch diese spielen entschieden eine sehr wichtige Rolle.

Man muß in Triest dem orkanartigen Landwinde — der Bora — ein ganz spezielles Augenmerk zuwenden und nach nautischen Prinzipien trachten, die Mehrzahl der Landungsplätze in die Richtung derselben zu stellen, damit weder Schiff noch Land erheblichen, oft unberechenbaren Schaden erleiden.

Daß die diesen Prinzipien zukommende Wichtigkeit auch gewürdigt wird, erweist die über meinen Antrag getroffene Maßnahme der Regierung, das jetzt in Ausführung befindliche Projekt der Hafenanlage abzuändern.

Aus den erwähnten Ursachen kann ich dem Vorwurfe, daß die Anlage des Hafens an dem Vorgebirge von S. Andrea eine unglückliche sei, nicht jene Bedeutung abgewinnen, welche die Gegner ihm gerne beilegen würden. Ich muß vielmehr wiederholen und betonen, daß es meiner Ansicht nach in nautischer Hinsicht ganz gleich ist, ob der Hafen an der einen oder an der anderen Stelle der Bucht von Muggia angelegt wird.

Was den Vorwurf der Unmöglichkeit einer Erweiterung der Anlage in S. Andrea anbelangt, glaube ich, daß derselbe keiner weiteren Diskussion bedarf, wenn ich mir zu betonen erlaube, daß die Uferstrecke zwischen dem Leuchtturme und dem zukünftigen Molo V durch Anlage von Moli und durch Ausschüttung von Riven eine weitere Schaffung von 3200 Meter Quallänge (also Anlegeplätze für zirka 20 große, gleichzeitig operierende Dampfer) ermöglicht.

Die beschränkte Zeit hat mir nicht erlaubt, Vergleiche zwischen unserem Haupthandelshafen und den fremden Welthäfen anzustellen, doch glaube ich, daß nach dem Ausbau der projektierten Hafenanlagen unser Triest kaum den größten Welthandelsstädten — wenigstens in den Vorkehrungen für den Handelsumschlag — nachstehen wird.

Der dritte Vorwurf, daß die projektirte Anlage viel zu klein sei, ist meiner Ansicht nach kaum stichhältig. Wenn erwogen wird, daß durch die projektierte Anlage in S. Andrea gleichzeitig 28 moderne Dampfer größten Tonnengehaltes werden operieren können und daß jeder Dampfer zirka 7 bis 10 Tage sich im Hafen aufhält, so ist bei dieser neuen Hafenanlage allein die Möglichkeit vorhanden, im Jahre für die Löschung und Ladung von zirka 1200 Dampfern aufzukommen. Selbst wenn die tote Saison auf zwei Drittel des Jahres veranschlagt wird, in welcher Zeit immerwährend Dampfer verkehren, welche ich aber ganz vernachlässigen will, werden durch diese Hafenanlage noch immer zirka 400 große Dampfer in der Handelssaison bedient werden können.

Wie früher erwähnt, wird es aber immer möglich sein, sobald die Unzulänglichkeit dieser Hafenanlage in jetzt nicht absehbarer Zeit konstatiert werden sollte, an den Weiterbau des Hafens gegen den Leuchtturm zu denken.

Der vierte Vorwurf des Mangels eines Hinterlandes hat in der Terrain-Konfiguration des Geländes und in der unmittelbaren Nähe der Stadt seine Begründung, aber dieser Vorwurf ist ein ganz relativer.

Vor allem möchte ich feststellen, daß unter Hinterland für diesen einzigen großen Hafen Österreichs im weiteren Sinne des Wortes nicht das unmittelbar an den Hafen sich anschließende Terrain aufzufassen ist, sondern alle größeren ebenen Flächen, welche durch Verbindung mit Bahnen behufs Transport der Güter zu und von den entstehenden Fabriken für die Industrie abgewonnen werden können.

Nun sind aber in Triest und seiner Umgebung solche ebene Flächen sehr spärlich vorhanden. Eine Ausnahme bildet die im Laufe der Jahrhunderte durch Alluvionen entstandene Ebene bei Zaule, welche aber in unmittelbarer Nähe eines dort eventuell zu errichtenden Hafens sich schon infolge der äußerst teuren Fundierungsverhältnisse zu größeren Fabriksanlagen gar nicht eignen würde, weil das vermehrte Erfordernis an Anlagekapital den Erfolg des beab-

Digitized by Google

sichtigten Industrieetablissements von allem Anfang in Frage stellen würde.

Wenn die Verhältnisse bei Zaule günstig wären, so hätten sich schon lange Fabriken dort angesiedelt und würde eine Verlängerung der Zweigbahn Triest — San Sabba die Zu- und Abstreifung der Produkte dieser Fabriken besorgt haben.

Aber es ist noch keinem einzigen Industriellen oder Unternehmungslustigen eingefallen, sich dort niederzulassen.

Es ist mir bekannt, daß ein jüngst in Triest entstandenes Industrieunternehmen — die Jutefabrik — ernstliche Studien durch Ingenieure vornehmen ließ, um ihre Fabrik in einer günstigen Lage der Bucht von Zaule aufzubauen, daß sie jedoch nach dem Fachurteile von dieser Idee abkommen und sich in Triest mit erklecklichem Dispendium für die Erwerbung des teuren Baugrundes in der Nähe der Gasanstalt etablieren mußte.

Sicher ist es, daß die Rohware zwecks Deponierung bis zur Verarbeitung in einer Fabrik vom Schiffe auf den Bahnwaggon verladen werden muß und daß die Errichtung von Industrieetablissements mit eigenen Landungsplätzen, wie die Hochofenanlage bei Servola, kaum wird verwirklicht werden können.

Wenn nun diese Umladung und der Bahntransport schon stattfinden muß, glaube ich, daß die unmittelbare Nähe des Hinterlandes nur eine nebensächliche Rolle spielen kann und daß für das Entstehen der Industrieetablissements andere Momente, wie die Ausdehnungsfähigkeit mit leichter Beschaffung des Umterrains, Nähe von Kraftanlagen, Möglichkeit der Etablierung von Arbeitervierteln mit Beischaffung billiger Arbeitskraft und anderes viel wichtiger sind.

Es wäre zu wünschen, das in Triest sich viele Industrien entwickeln würden, wozu noch genug Bauplätze vorhanden sind; aber ich glaube, daß die Hoffnungen diesfalls vielleicht übertrieben sein dürften und andere wirklich wichtigere Industrien als jene, welche jetzt bereits vorhanden sind, sich kaum entwickeln dürften.

Der Triester Handel ist, ebenso wie der Handel anderer Welthäfen, ein besonders ausgeprägter. Triest wird immer ein größeres Augenmerk dem Verkehre mit edlen Waren zuwenden müssen, während zum Beispiel Genua immer ein Vorzugshafen für den Handel mit Massengütern sein wird.

Während in Genua immer die Einfuhr von Kohle für die Versorgung aller Bahnen Ober-, Mittel-, und Unteritaliens und für die Industrien, respektive die Einfuhr des Getreides für das Hinterland stattfinden wird, kann unser Handel getrost sein Hauptaugenmerk auf Kaffee, Reis, Baumwolle, Jute, Südfrüchte ꝛc. mit Erfolg richten. *(Referent Günther: Und Getreide!)* Auch Getreide.

Die Massengüter, wie Kohle und Getreide, werden in Triest voraussichtlich nur in jenen Handelsgrenzen bleiben, welche, abgesehen von besonderen Konjunkturen, der lokale Bedarf erfordert.

Nichtsdestoweniger ist in dem Projekte der Hafenanlage in S. Andrea in reichlichem Ausmaße für die Deponierung von Massengütern vorgesorgt, auf daß dieser Handel, falls er zu einer ungeahnten Blüte gelangen sollte, vorbereitete Verhältnisse des Umschlages vorfindet.

Als Resumé meiner Darlegungen glaube ich, daß ein richtiges, allen Anforderungen entsprechendes Projekt einer Hafenanlage bei Triest nur die jetzt von der Regierung ins Auge gefaßte Verbauung der Strecke Leuchtthurm—Lloyd-Arsenal in Aussicht nehmen kann.

Gelegentlich der Verhandlung zur Information des Referenten des Industrierates wurde der Seebehörde das Studium der anderen in der Bucht von Muggia möglichen Häfen empfohlen und in erster Linie das Projekt einer Hafenanlage zwischen dem Lloyd-Arsenale und Servola.

Die Anlage des Hafens in der Strecke Lloyd-Arsenal—Servola erfordert vor allem ein gründliches Studium der Trace der Bahn von der 56 Meter über dem Meeresniveau gelegenen Station in Rozzol bis zur beabsichtigten Baustelle, dann aber der richtigen Anlage des Güterbahnhofes samt den hiezu notwendigen Rangiergeleisen.

Erst wenn die Fläche genau festgestellt ist, welche diese Bahnhofanlage einnehmen wird, kann an die Projektierung der neuen Freihafenanlage geschritten werden, wobei naturgemäß zu trachten sein wird, die Forderungen des nautischen Verkehres (das ist die Berücksichtigung der Windverhältnisse) mit jenen des zweckentsprechenden Handelsverkehres (das ist die Möglichkeit des direkten Umschlages von Schiff auf Bahn und umgekehrt, mit tunlichster Ausschaltung der hemmenden Drehscheiben) in Einklang zu bringen.

Daß die Möglichkeit der Ausführung einer entsprechenden Freihafenanlage an dieser Stelle vorhanden ist, unterliegt, abgesehen von den technischen Schwierigkeiten und dem Kostenaufwande, keinem Zweifel.

Ebenso ist es sicher, daß diese Hafenanlage, welche der Zone der gefährlichen Winde voll ausgesetzt ist, jener Schutzmaßregeln bedarf, welche die Sicherung des Hafens bieten.

Der Bau entsprechender Wellenbrecher ist somit unvermeidlich.

Diese Hafenanlage würde auch die Ablösung aller Industrieetablissements, welche sich längs der Uferstrecke im Laufe der Jahre angesiedelt haben und einer großen Arbeiterzahl den Lebensunterhalt sichern, erfordern.

Von einem direkten Hinterlande kann bei dieser Hafenanlage keine Rede sein und wird die jedenfalls schon wegen des Bahnverkehres beabsichtigte Abtragung eines Teiles des Berges bei Servola, welcher die nicht zu unterschätzende Höhe von zirka 60 Meter besitzt, ein großes, für die Anlage geeigneter Verbindungsstraßen kaum zu überwältigendes Hindernis darstellen.

Bei der am 20. Juni 1903 stattgehabten Konferenz zu Zwecken der Information des Referenten des Industrierates haben die Vertreter des Lloyd, durchaus Kommandanten großer Schiffe, erklärt, daß der natürlichere Hafen in nautischer Hinsicht in der Strecke Lloyd—San Sabba liegen müßte, falls hiezu keine Schutzwerke notwendig wären, daß aber, nachdem gegebenen Falls die Erbauung von Wellenbrechern unbedingt notwendig ist, es für den Nautiker ganz gleichgültig sein muß, an welcher Stelle der Bai von Muggia auch immer die Hafenanlage erbaut wird, wenn sie nur entsprechend geschützt wird.

Nun, auf die Kostenfrage im allgemeinen übergehend, ist zu bemerken, daß die Hafenanlage von S. Andrea (ohne Hangarmagazine und Ausrüstung) zirka 34·4 Millionen, jene des Holzlagerplatzes zirka 4·4 Millionen und die Verbreiterung des jetzigen Holzlagerplatzes zirka 0·7 Millionen, also zusammen 39·5 Millionen Kronen erfordern.

Wenn nun festgestellt wird, daß der Personenbahnhof der Tauernbahn seine jetzt projektierte Lage wird beibehalten müssen und daß somit 0·7 Millionen für die Verbreiterung des bestehenden Holzlagerplatzes notwendig sind, wenn weiters die schon längst begonnene Hafenanlage in S. Andrea auf das bescheidenste restringiert wird und diese restringierte Arbeit, welche schon für die Verbreiterung der schmalen jetzigen Bahnhofanlage und für den Verkehr der Herpeljebahn notwendig ist, mit nur 7 Millionen Kronen geschätzt wird und schließlich die Verbreiterung beim Leuchtturme für die Schaffung der Landungsstellen für die k. und k. Kriegsmarine als Ersatz für die jetzt in der Sacchetta in Abgang kommenden Landungsplätze mit 0·7 Millionen eingestellt wird, so werden die Auslagen für die Arbeiten in S. Andrea zirka 9·4 Millionen Kronen verursachen und es verblieben sonach nur zirka 30 Millionen für den Ausbau des Hafens zwischen Lloyd und Servola.

Nun dürfte von dieser Summe nach Einlösung der verschiedenen Etablissements sehr wenig übrig bleiben.

Für die Hafenanlage selbst würden somit die notwendigen Auslagen eine neue Bedeckung über die jetzt veranschlagten 94 Millionen Kronen erfordern und wäre dieselbe, wenn nicht erheblich höher, infolge der Untergrundverhältnisse, welche große Schlammbaggerungen bedingen, mindestens gleich jener der Hafenanlage bei S. Andrea samt Holzlagerplatz bei Servola, das ist auf zirka 40 Millionen Kronen zu schätzen.

Überdies wäre natürlicherweise die Mehrausgabe einiger Millionen für die neue Bahnlinie Rozzol—Servola sowie für die Frachtenbahnhofanlage notwendig.

Welche Vorteile aber würde der Handel Österreichs aus allen diesen Unkosten genießen? Wie wäre diese Mehrauslage zu rechtfertigen, wenn hiedurch nur immer dieselben Zustände geschaffen werden könnten, welche mit einer erheblich geringeren Auslage mindestens ebenso gut, wenn nicht besser wären?

Jedermann würde mit Freuden eine Besserung der projektierten Hafenanlage begrüßen, aber ein solches Projekt, dessen Vorbedingung die Vernichtung der besten Industrieetablissements in sich schließt — wodurch den Aktionären vielleicht sehr gedient, aber einer großen Anzahl von Arbeitern und Beamten, welche gegen das Gespenst der Not zu kämpfen haben, nur großer Schaden zugefügt werden könnte — kann wohl von keinem Menschen als ernst aufgefaßt, geschweige denn, gut geheißen werden.

Was das Projekt einer Hafenanlage in der Bucht von Zaule anbelangt, möchte ich hervorheben, daß die Dezentralisation hier ganz besonders hervorstechen würde.

Für die Hafenanlage dortselbst spricht nur der — vielleicht von interessierten Grundbesitzern — ausposaunte Vorteil des Hinterlandes und vielleicht der Umstand, daß besondere Schutzmaßregeln gegen Seewinde für diesen Hafen nicht erforderlich wären.

Inwieweit letzterer Umstand zutrifft, würde erst die Erfahrung lehren, denn gewiegte Nautiker behaupten jetzt schon, daß die den Westwinden und der Wellenwiederkehr der Südwestwinde preisgegebene Bucht doch irgend eines Schutzes bedarf.

Ich speziell als Bauleiter beim Baue des Molo in San Sabba kann positiv sagen, daß bei stärkeren Seewinden die Wellen allerdings infolge des seeseitigen Blockschutzes oft über die 2·70 Meter hohe Anschüttung schlagen.

Die Bucht von Zaule hat den Nachteil, daß sie voll den Landwinden ausgesetzt ist und daß demnach bei der Erbauung von Landungsstellen dortselbst nach nautischen Grundsätzen nur zwei operationsfähige Riven dem Meere abgewonnen werden könnten, so daß im besten Falle zirka 3200 Meter Quailänge dort herzustellen wären.

Diese Hafenbauten würden nebst der Aufhebung des Petroleumhafens und Etablierung desselben an anderer Stelle, auch die Einlösung der dortigen Industrieetablissements erfordern, wofür ich die notwendigen Millionen Kronen nicht anzugeben wüßte.

Nebst der Schaffung eines Freihafens dortselbst, müßte die Regierung auch an die Sanierung des umliegenden fremden Terrains schreiten, weil es ihr

Digitized by Google

doch nicht zugemutet werden könnte, einen neuen Welthafen in einer ungesunden, morastigen Gegend herzustellen.

Ich habe früher erwähnt, daß die Jutefabrik nach reiflichen Studien die Idee der Ansiedlung bei Zaule aufgeben mußte.

Ich glaube mich nicht zu täuschen, wenn ich annehme, daß nach Herstellung einer Hafenanlage dortselbst mit Ausnahme der Hangars und Magazine, dann einiger Arbeiterhäuser, welche vielleicht auf den Berglehnen aufgebaut werden würden, dann einiger Wirtshäuser kaum andere Hochbauten, schon wegen der Unkosten der Fundierung in diesem Alluvialterrain, entstehen werden und daß eine Verbreiterung der Stadt bis nach Zaule auch die nächsten Jahrhunderte nicht erblicken werden.

Auf die bekannten Windverhältnisse, welche bei Orkanen auch den Verkehr der Eisenbahn in dieser engen trichterförmigen Bucht von Zaule nicht zulassen, dann auf die sanitären, durch die bestandenen Salinen hervorgerufenen Übelstände will ich nur hindeuten und auch nebenbei bemerken, daß die Untergrundverhältnisse der See für Hafenbauten sehr ungünstig sind, da der erst auf 20 bis 25 Meter anzutreffende Felsgrund mit Schlamm bis auf 2 bis 5 Meter unter dem Ebbewasser bedeckt ist, dessen Beseitigung sehr große Kosten verursacht.

Ich kann sonach dem Antrage, welcher in der „Relation über die Systemisierung des Hafens Triests" enthalten ist und wie er von der gemischten Kommission der Delegierten der Handelskammer und der Gemeinde Triest verfaßt wurde, nur voll beipflichten und die Anlage bei Zaule als einen eventuell in sehr ferner Zukunft gelegenen frommen Wunsch bezeichnen, indem ich gleichzeitig es herzlichst wünsche, daß durch die Eroberung des Handels anderer Welthäfen in den nächsten Jahrhunderten die Notwendigkeit der Ausbreitung gegen die istrianische Küste eine unabweisbare werde.

Land- und Wasserbau-Oberingenieur **Flat**: Ich erlaube mir, zur Kenntnis der geehrten Versammlung zu bringen, daß auch nach der Ansicht der Marinesektion das Projekt S. Andrea unter den gegebenen Verhältnissen jedenfalls als das entsprechendste bezeichnet werden muß. Vom nautischen Standpunkte aus hat Ritter v. Hütterott die Sache bereits so eingehend besprochen, daß ich nichts mehr hinzufügen zu müssen glaube. Es wurde auch erwähnt, daß man bei der Wahl der Bucht von Zaule keines Schutzes bedarf. Dem gegenüber möchte ich mir zu bemerken erlauben, daß, wenn auch die Bucht gegen Südwest ziemlich geschützt ist, doch häufig heftige Nordwestwinde dort herrschen, welche ein großes Seehindernis bilden, so daß jedenfalls Schutzbauten notwendig werden dürften. Weiter habe ich nichts zu bemerken.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer**: Seine Exzellenz der Herr Handelsminister hat entgegen den Bemerkungen des Herrn Kollegen Economo ausgeführt, daß es nicht richtig sei, daß die Staatsverwaltung in früheren Jahren daran Schuld getragen habe, daß bestimmte Strecken, welche derzeit für die Erweiterung des Hafens notwendig sind oder notwendig werden könnten, verbaut wurden. Die Ausführung Seiner Exzellenz scheint mir nicht ganz zutreffend zu sein, denn sowohl in der Publizistik als im öffentlichen Leben, wie speziell im Parlamente von dem Herrn Abgeordneten Kaftan, wurde sehr oft darauf hingewiesen, daß die Küstenstrecke zwischen dem Stabilimento tecnico bis San Sabba immer als eine solche betrachtet werden sollte, welche für die Erweiterung des Triester Hafens notwendig sei. Das war ja gerade die Erbsünde, daß man diese Stellen verbaut hat und infolgedessen dem künftigen Hafen von Triest präjudizierte und daß man heute vor der Wahl steht, 10, 12 und 15 Millionen — der Appetit steigt bekanntlich beim Essen — und wie einige Herren behaupten, sogar 30 Millionen auszugeben. Die Behauptung des Herrn Economo ist also unbedingt richtig und wurde von der gesamten Publizistik ebenfalls in diesem Sinne geäußert und wenn auch Seine Exzellenz für die Sünden seiner Vorgänger und für die Sünden der Regierung als solcher absolut nicht verantwortlich gemacht werden kann, so lassen sich diese Sünden einmal nicht wegwaschen und nicht wegwischen.

Das ist eines. Das Zweite ist folgendes: Wir haben ja hier ein sehr temperamentvolles Exposé eines Herrn Technikers von der hohen Regierung gehört. Zum erstenmal in meinem Leben habe ich von einem Techniker, was ja sehr wünschenswert ist, ein sehr interessantes Bild — ob ein richtiges, weiß ich nicht — entwerfen gesehen, in welchem das Technische mit dem Kommerziellen verwoben erscheint. Da muß ich mich denn zunächst entschieden dagegen aussprechen, daß die Herren Triestiner die Hafenfrage nur als Triestiner Frage behandeln. Die Herren von Triest glauben immer, wie die Erde um die Sonne sich dreht, so drehe sich die ganze Welt und die ganzen österreichischen Steuergelder um Triest. Dem ist nicht so. Triest ist unser Hafen und diese Fragen müssen vor allem von dem Standpunkte aufgefaßt werden, wie sie der österreichischen Volkswirtschaft nützen und dann erst kommen Ihre lokalen Interessen ins Spiel, für die Sie doch am allerwenigsten zahlen. *(Heiterkeit.)*

Nun wurde von dem Herrn technisch-kommerziellen Referenten uns hier gesagt, wir sollten uns den Gedanken einmal aus dem Kopfe schlagen, daß Triest ein Hafen für Massengüter sein soll. Als entgegengesetztes Beispiel hat er diesbezüglich Genua erwähnt. Das ist die verkehrteste Auffassung, die ich mir denken kann.

Die österreichische Volkswirtschaft ist durch die Natur der Dinge vor allem auf den land- und forst-

wirtschaftlichen Produkten aufgebaut und wir können in Zukunft, wenn wir für Triest etwas tun, nicht so ruhig zuschauen, daß wenn Herr Schweiger zum Beispiel Waren nach Transvaal verlädt, er alles in Fiume verlädt und nicht in Triest. Mit den edlen Produkten, von denen der Herr technische Referent der Seebehörde erzählt hat, werden wir Triest nicht anfüllen können und die großen Hangars und Bauten werden leerstehen, wenn Sie sich immer nur auf diese edlen Produkte werden einrichten wollen. Sie werden in Triest auch ein großes Holzgeschäft machen müssen. Der Herr Referent hat ja allerdings in einem Nachsatze gleich hinzugefügt, daß die Einrichtungen so geplant sind, daß auch für die Auffassung, die ich vertrete, Vorsorge getroffen ist. Nachdem aber dasjenige, was hier gesprochen wird, auch stenographiert und protokolliert wird, möchte ich doch einmal vollständig klar festlegen, daß, wenn Triest sich als ein großes Triest denken will, es dies nicht von den edlen Produkten, von Kaffee, Baumwolle, Papier u. s. w. werden kann, sondern, daß die Herren auch an die billigen Dinge denken müssen, an denen freilich weniger Geld zu verdienen ist — auch im Zwischenverkehr, an den die Herren in Triest immer am meisten denken — also an die Massengüter.

Und nun zu etwas Prinzipiellem. Der Herr Minister hat uns heute gesagt, daß die Regierung sich ihrer Verantwortlichkeit bewußt ist. Das ist ja selbstverständlich. Und wenn die Regierung dieses Projekt parlamentarisch oder mit dem § 14 vertreten wird — in Österreich werden auch 100-Millionenauslagen, wenn man nur die Bedeckung irgendwo findet, vielleicht mit dem § 14 gemacht — so wird die Regierung es eben vertreten. Das ist Sache der Regierung, dazu braucht sie keinen Beirat. Aber es wäre ihr angenehm, wenn wir auf diesen sehr guten Wechsel der Regierung auch unser Giro geben würden. Ich erkläre nun, daß das der Regierung sehr angenehm sein kann, mir aber sehr unangenehm sein würde, wenn der Industrierat dies täte. Denn wir Laien haben heute Anschauung gegen Anschauung gehört, die Anschauung eines ausgezeichneten Fachmannes, wie es Herr v. Hütterott ist, und die Anschauung eines ebenso ausgezeichneten Fachmannes, wie es Herr Camus ist. *(Mitglied Ritter v. Hütterott: Herr Camus ist kein Fachmann, kein Schiffsführer, kein Nautiker!)* Ich setze voraus, daß Herr Camus, der von dem nautischen Geschäft lebt, bevor er eine Ansicht als Experte hier ausspricht, sich auch von den Nautikern, wie sie Herr v. Hütterott nennt, ganz genau unterrichten läßt. Und nachdem er von dem Schiffsgeschäfte lebt und damit verwoben ist, versteht er für mich als Landratte außerordentlich viel, mehr als ich, was ja allerdings nicht viel bedeutet. Für mich steht aber fest — und das wird auch Herr v. Hütterott nicht bestreiten — daß es auch Nautiker in Triest gibt, welche eine andere Auffassung haben, als die, welche Herr v. Hütterott vertritt. Es ist ja möglich, daß diese Nautiker alle Unrecht haben und daß die einzig richtige Auffassung die des Herrn v. Hütterott ist.

Sicher aber ist, daß Herr Präsident v. Ebner Unrecht hat, wenn er sagt, er könne es nicht begreifen, daß ich überhaupt gesagt habe, daß allen drei Projekten Mängel anhaften. Man braucht ja kein Fachmann zu sein, um einzusehen, daß diesen Projekten gewiß eine Menge von Mängeln anhaften, daß die Frage der Wellenbrecher und hundert andere Dinge hier gewiß in Betracht kommen und daß am allerwenigsten die Seebehörde sich einbilden kann, etwas zu verteidigen, was absolut fehlerlos ist. Es handelt sich darum, das kleinste von drei Übeln zu wählen. Denn Triest ist einmal ein so unglücklicher Hafen, daß, wo immer man baut, mit großen Übelständen zu rechnen ist. Triest ist ja kein natürlicher Hafen, es ist kein Spalato, es ist nur groß, weil man Triest groß machen will und weil das unglückliche Verhältnis in der Zusammengehörigkeit mit Ungarn es mit sich bringt, daß wir den großen natürlichen Hafen Spalato nicht zu dem machen können, was er sein soll.

Und dann sagt uns Herr Präsident v. Ebner, wir sollen nur ja keine ausländischen Experten fragen, weil wir mit den ausländischen Experten in Triest einmal traurige Erfahrungen gemacht haben. Ich zweifle nicht, daß der Herr Präsident vollständig recht hat, daß die Triestiner mit den Fremden, mit den Engländern schlechte Erfahrungen gemacht haben. Aber daraus folgt noch nicht, daß alle Ausländer weniger verstehen als die Österreicher und daß man in einer Frage, in welcher es doch verschiedene Anschauungen gibt und mit Leidenschaftlichkeit, nicht mit leidenschaftlicher Beharrlichkeit, sondern mit leidenschaftlichem Temperament, wie wir von einem Herrn Vorredner gehört haben, die eine Auffassung gegen die andere vertreten wird, nicht einen Arbeiter aus dem Auslande fragen sollen. Der Herr Minister hat ja gerade die entgegengesetzte Anschauung geäußert, indem er uns soeben erklärte, daß er in einer dieser Fragen einen englischen Experten gehört habe und daß dieser genau dieselbe Ansicht über die Lösung dieser Frage hat, wie der Herr Präsident. Somit hat das Befragen von Ausländern doch gar keine schlimmen Folgen und ist auch gar nicht beschämend.

Sagen wir uns doch ehrlich: In technischen Dingen entscheidet ja vor allem die Erfahrung. Und wer hat da mehr Erfahrungen, die großen seefahrenden Nationen, England, heute auch Deutschland, oder wir in Österreich? Und wenn auch die lokalen Verhältnisse mit beeinflussend wirken, so liegen doch auch in den Südländern, in Marseille, in Genua ähnliche Verhältnisse vor, über die ein Ausländer analoge Erfahrungen haben kann. Wenn aber auch zugestanden wird, daß die Kenner der lokalen Verhältnisse ein sehr wichtiger Faktor bei der Entscheidung sind, so müssen doch auch die Erfahrungen im Wasserbau, sowohl bezüglich der Flüsse als bezüglich des Meeres, in

Digitized by Google

anderen Ländern, wo doch um so viel mehr experimentiert wird als bei uns, sehr ausschlaggebend sein, so daß man nicht sagen soll: Wir verstehen alles, wir brauchen die Ausländer nicht.

Das ist aber Ihre Sache, die Sie zu verantworten haben und nicht der Beirat. Ein Beirat kann nur über etwas sprechen, was er versteht, und ein Beirat, der nicht aus Technikern, sondern aus Industriellen und Kaufleuten zusammengesetzt ist, darf über technische Fragen nicht sprechen. Das einzig Vernünftige, was wir heute machen können, ist, was Herr Singer beantragt hat.

Wir haben uns dahin ausgesprochen, daß die Anlagen zu machen sind, daß sie dringend sind mit Rücksicht auf den, wenn wir auch jetzt eine stagnierende Volkswirtschaft haben, doch voraussichtlich stattfindenden natürlichen Zuwachs, daß sie dringend wären, auch wenn die Tauern- und die Karawankenbahn nicht gebaut würden. Daß sie dringend sind, hat der Industrierat einstimmig erklärt, dieses Votum haben Sie.

Und was die Bedeutung dieses Votums betrifft, so berufe ich mich auf die Zeugenschaft des Herrn Kollegen Hofrat Vuković — nicht auf die des Herrn Ritter v. Kink, weil er zufällig diesem Ausschusse nicht angehört — aber Herr v. Vuković wird mir ehrlich bezeugen, daß bei jeder strittigen Frage im Zollausschuß, bei jeder Position und jeder Anmerkung als Begründung gesagt wurde: Der Industrierat hat sich dafür entschieden. Und dieses Votum hat bei zweifelhaften Entscheidungen im Zollausschusse, der bei unseren Verhältnissen eigentlich die letzte Instanz ist, bei x-Positionen den Ausschlag gegeben. Deshalb möchte ich den guten Kredit, den heute in der parlamentarischen Vertretung und in den betreffenden Ausschüssen der Industrierat sich erworben hat, nicht dadurch in Frage stellen, daß wir bewußt oder unbewußt antworten: Ich akkommodiere mich, indem ich auf Basis einer kaum gehörten und wenig verstandenen Äußerung eines Technikers oder dreier Techniker als Laie mich dahin ausspreche, daß dieser Hafen der beste ist und nicht jener.

Wenn sie den Antrag und die Anregung des Herrn Schweiger nicht akzeptieren, die meiner Ansicht nach der nächstliegende Rat eines Beirates wäre, daß, bevor Sie dem Parlamente das letzte Wort diesbezüglich vortragen, noch in- und ausländische Experten zu vernehmen seien, so ist dies Ihre Sache. Jedenfalls aber können Sie ein Votum nicht anders, als dahin abgeben, wie dies Herr Singer beantragt, daß wir über dasjenige hinaus, was wir bereits früher gesagt haben, als Nichttechniker, als Nichtnautiker, als Nichtfachleute ein technisches Urteil über die Frage nicht abgeben dürfen, nicht abgeben können und daß ein Votum, ein Vertrauensvotum oder ein Giro in dieser Beziehung, auch wenn es beschlossen wäre, ein wertloses Giro wäre. Ich beantrage daher, den Antrag des Herrn Referenten im Sinne des Antrages Singer zu amendieren.

Sektionsrat Dr. **Karminski**: Ich möchte dem geehrten Herrn Vorredner gegenüber nur die Bemerkung mir gestatten, daß es vielleicht mißverständlich sein dürfte, wenn er annimmt, daß Seine Exzellenz der Herr Handelsminister, indem er es begrüßte, daß der Industrierat mit dieser wichtigen Frage sich befasse, demselben zugemutet hätte, sein „Giro", wie der Herr Vorredner sich ausdrückte, auf diese Vorlage zu setzen, deren Feststellung, Durchführung und Vertretung unter der Verantwortlichkeit der Regierung zu erfolgen hat. Ich bin der Meinung, daß in den Worten Seiner Exzellenz durchaus keine Zumutung an den Industrierat gelegen ist oder gelegen sein kann, in dieser Angelegenheit eine bestimmte Meinung oder gerade diejenige zu äußern und als die seinige zu erklären, welche regierungsseitig in dem Projekte zum Ausdrucke gebracht ist; ich meine vielmehr, daß in dieser Bemerkung des Herrn Ministers nichts anderes, als der Ausdruck der Befriedigung und der Erwartung zu finden ist, daß der Industrierat nach eingehender Befassung mit der Angelegenheit und nach reiflicher objektiver Erwägung der tatsächlichen Verhältnisse in seinem Gutachten der Regierung für die abschließende Beurteilung und Entscheidung in dieser Frage eine Unterlage biete, wie das ja auch der Aufgabe des Industrierates entspricht.

Mit Bezug auf die Äußerungen wegen der Zuziehung von Experten möchte ich mir darauf hinzuweisen gestatten, daß der Industrierat keine technische Körperschaft ist und daß in diesem Kreise — nach meinen bisherigen Erfahrungen — spezifisch technische Erörterungen nicht ins Auge gefaßt waren. Aus diesem Grunde wurden also besondere technische Experten nicht zugezogen und dies um so weniger, als der Antrag, welcher zu der heutigen Verhandlung führte, nämlich der Antrag des Herrn kaiserlichen Rates Schweiger, weniger technische, als vielmehr kommerzielle Fragen in den Vordergrund rückte, und als die Zuziehung von Technikern von keiner Seite gewünscht oder beantragt wurde; es lag für das Bureau daher gar keine Veranlassung vor, inländische oder ausländische Techniker zuzuziehen oder deren Zuziehung zu beantragen. Die Frage der Information des Subkomitees anbelangend, kann wohl darauf verwiesen werden, daß der Referent — was von dem geehrten Subkomitee wohl genehmigend zur Kenntnis genommen sein dürfte — ex praesidio bestellt wurde und daß diesem ex praesidio bestellten Referenten alle Behelfe zugänglich gemacht worden sind, welche überhaupt zugänglich gemacht werden können. Es ist ihm nichts vorenthalten, nichts verheimlicht worden. Es mag auch daran erinnert werden, daß der Herr Referent sich mehrere Tage in Triest aufgehalten hat und mit allen Faktoren in Berührung gekommen ist. Der Referent

erscheint also eingehendst informiert. Nun ist nach der Natur der Dinge eine andere technische Information als durch Vermittlung des Herrn Referenten in einer solchen Sache und in einer solchen Körperschaft wohl nicht leicht möglich.

Der Herr Antragsteller, kaiserliche: Rat Schweiger, hat zwei Anträge gestellt, den einen dahingehend, der Industrierat wolle an die Regierung das Ersuchen richten, ihm das Projekt vorzulegen, und sodann, die Regierung wolle die Bedenken zur Kenntnis nehmen, welche gegen dasselbe vorgebracht worden sind, und über dieselben eine spezielle technische Expertise veranstalten.

Was den ersten Antrag betrifft, so war es wohl nicht nötig, daß die Regierung, was Herr Kommerzialrat Singer bemängelte, den Industrierat formell mit dem Hafenbauprojekte befasse und die Erstattung eines Gutachtens über dasselbe formell und ausdrücklich verlange, weil die Erstattung eines solchen Gutachtens in dem Initiativantrage Schweiger ja beantragt und intendiert erscheint und ja das Projekt dem Herrn Referenten vollständig zugänglich war.

Mehr aber als das vollständige Projekt kann man unter den gegebenen Verhältnissen den Herren ja nicht bieten. Es dürfte also weder die Bemängelung bezüglich der Zuziehung von technischen Experten noch die Bemängelung, daß das Projekt dem Industrierate zur Begutachtung nicht zugewiesen sei, sachlich zutreffend erscheinen. Ich darf aus diesen Umständen wohl die Bitte ableiten, daß die geehrten Herren bei der heutigen Beratung nicht so sehr von formellen Voraussetzungen ausgehen, sondern sich mehr den tatsächlichen Verhältnissen anbequemen und die Angelegenheit meritorisch behandeln möchten, wie der Industrierat derartige Fragen zu behandeln gewohnt ist.

Keinem, der für die Sache irgend welches Interesse hatte, ist etwas vorenthalten worden und es liegt meines Erachtens auch zu formalen Bedenklichkeiten keine Veranlassung vor.

Vorsitzender: Ich unterbreche die Sitzung bis ¼4 Uhr nachmittags. *(Die Sitzung wird um 1 Uhr 30 Minuten unterbrochen und um 3 Uhr 30 Minuten nachmittags wieder aufgenommen.)*

Vorsitzender: Die Sitzung ist wieder eröffnet. Herr Sektionschef Wurmb hat das Wort.

Sektionschef **Wurmb:** Meine Herren! Verzeihen Sie vor allem, daß ich meinem Befremden darüber Ausdruck verleihe, daß die Frage des Ausbaues des Triester Hafens heute noch in jener Weise erörtert wurde, wie es hier geschehen ist. Mir sind die Protokolle des Industrierates zur Hand und ich ersehe daraus, daß im Plenum desselben bereits die Idee des Ausbaues des Triester Hafens vollkommen akzeptiert wurde, daß sogar noch weitere Direktiven in Bezug auf Details gegeben wurden und daß man sich voll und ganz mit dem Regierungsprojekte beschäftigt hat. In der heutigen Debatte aber wurde von einer Seite sogar darauf hingewiesen, daß die Ausgestaltung des Triester Hafens überhaupt nicht notwendig sei, während doch bereits seitens des Industrierates selbst einstimmig anerkannt wurde, daß diese Ausgestaltung eine gebieterische Notwendigkeit ist.

Ich möchte aber auch meinem Befremden darüber Ausdruck geben, daß seitens der direkten Interessenten an dem Projekte noch genörgelt wird, um so mehr, als mir der Beschluß der Triester Börsedeputation vorliegt, in welchem es heißt *(liest)*:

„1. Die Kammer möge die Tätigkeit der Kammerdelegierten in den Konferenzen, welche bei der Seebehörde betreffs der neuen Hafenarbeiten in San Andrea stattfanden, gutheißen, indem sie bedingungslos dem Regierungsprojekte, wie es in jenen Konferenzen vorgelegt und beraten wurde, zustimmt.

2. Dieser Beschluß der Kammer möge der Regierung mit der Bitte zur Kenntnis gebracht werden, daß die Ausführung dieser Hafenarbeiten möglichst beschleunigt werde, damit dieselben noch vor dem Ausbau der zweiten Eisenbahnlinie vollendet werden und für die Zwecke unserer Schiffahrt und unseres Seehandels zur Verfügung stehen, damit bei dem erhöhten Warenzuflusse unser Hafen nicht unvorbereitet sich befinde, wodurch unser Handel und unsere Schiffahrt in ihren Lebensinteressen ernstlich bedroht würden.

3. Der Regierung möge Dank und Anerkennung der Kammer für ihre Initiative in der Lösung der Hafenfrage ausgesprochen werden.

4. Diese Beschlüsse mögen der Stadtvertretung von Triest mitgeteilt und dieselbe eingeladen werden, sich ihrerseits diesen Beschlüssen anzuschließen."

Diese Beschlüsse wurden, soweit ich informiert bin, von der Börsedeputation mit allen gegen drei Stimmen vor kurzem gefaßt und es hat auch die Gemeinde Triest zu denselben Stellung genommen. Meine Herren! Es ist immer wieder davon die Rede, daß es sich bei der Hafenanlage in Triest um eine Art Geschenk für Triest handle. In dieser Hinsicht stehe ich auf dem Standpunkte — und ich glaube da mit dem Herrn Abgeordneten Dr. Kolischer übereinzustimmen — daß die Triester Hafenfrage keine Triester Frage sei. Meiner Ansicht nach ist die Triester Hafenfrage eine Reichsfrage und können gewisse, nur aus lokalen Beweggründen entsprungene Bedenken bei der Beurteilung der großen Frage kaum in Betracht kommen.

Es ist heute und schon früher, auch in dem Antrage des Herrn kaiserlichen Rates Schweiger das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Hafen zur Sprache gebracht und speziell darauf hingewiesen

worden, es sei seinerzeit ein Fehler begangen worden, indem man den Hafen zur Eisenbahn hingebaut habe und jetzt gehe man die Sache wieder so an: weil die Eisenbahn dort sei, werde der Hafen hingebaut. Dem muß ich entschieden widersprechen und hierin leider auch die Ausführungen des Herrn Kollegen Pichler richtigstellen. Das Hafenprojekt und das Eisenbahnprojekt sind nicht so entstanden, wie es dargestellt wurde.

Zuerst wurde in Triest im Jahre 1898 studiert, wohin die Erweiterung des Triester Hafens Platz zu greifen habe, mit Rücksicht auf die Verhältnisse, welche damals schon obwalteten, zu einer Zeit, wo das Projekt der zweiten Eisenbahnverbindung noch in den Windeln lag. Es wurde damals ein Projekt verfaßt, welches dem jetzigen ganz ähnlich ist, nur mit dem Unterschiede, daß die Stellung der Moli eine andere war. Es handelt sich also heute eigentlich nicht um ein neues Projekt. Daraufhin haben wir die Eisenbahn dorthin projektiert und den Hafenanlagen möglichst anzuschmiegen gesucht, also jedenfalls ein Beginnen, welches gut ist, denn ohne Eisenbahn kann der Hafen nicht existieren und ohne Hafen kann die Eisenbahn nicht existieren. Für uns wäre es ganz gleichgültig gewesen: Wenn man die Bucht von Zaule als eigentlichen Hafen bestimmt hätte, so hätten wir die Eisenbahn nach Zaule gebaut. Aber es wäre dann nichts übrig geblieben, als dennoch noch eine zweite Strecke nach Triest zu führen, denn die Abwicklung des Lokalverkehres und des gesamten Personenverkehres in Zaule wäre doch unmöglich gewesen.

Das Gleiche war seinerzeit der Fall, als es sich um die erste Anlage des Triester Hafens handelte.

Man hätte auch damals von Opčina oder einem anderen Punkte der Südbahn einen Flügel nach Zaule hinunter ausführen können, wenn dort der Hafen faktisch günstiger gelegen gewesen wäre. Man fand aber, daß es zweckmäßiger sei, den Hafen bei dem Endpunkte der Südbahn anzulegen und das Einzige, was man dieser Hafenanlage etwa vorwerfen kann, ist, daß mit Rücksicht auf die herrschenden Winde die Diga zu nahe den Molaköpfen steht.

Es ist also das Projekt des Triester Hafens nicht mit Rücksicht auf die Eisenbahn geschaffen worden, sondern es hat sich aus sich selbst heraus entwickelt. Ich habe selbst die sämtlichen Beratungen der Zentralkommission und die Beratungen in Triest mitgemacht. Durch acht Tage hier und durch acht Tage in Triest ist eigentlich immer nur die Frage erörtert worden: Wo kann man den Hafen am besten anlegen? und jeder ist naturgemäß daraufgekommen, daß es vom kommerziellen Standpunkte, vom Standpunkte des Kaufmannes am zweckmäßigsten ist, den neuen Hafen möglichst eng an den alten anzugliedern; und dann ist untersucht worden, ob dies auch technisch richtig und möglich ist. Und da ist man darauf gekommen, daß nicht nur vom kommerziellen, sondern auch vom technischen Standpunkte die Lage an der Punta S. Andrä am besten geeignet ist. Wenn man jetzt auf das Projekt von Zaule zurückkommen würde, so hieße dies das Pferd verkehrt aufzäumen.

Zaule ist vielleicht der Hafen einer weit entfernten Zukunft. Wenn die Notwendigkeit sich ergibt, sich in der Bucht von Muggia gegen Zaule weiter auszubreiten, so wird man für eine weitere Eisenbahnverbindung Sorge tragen müssen. Unsere Aufgabe konnte es nur sein, bei Legung der Trasse nach Triest darauf Rücksicht zu nehmen, daß künftighin die Möglichkeit vorhanden ist, einen Eisenbahnstrang nach Zaule anzugliedern und das ist der Fall.

Noch auf etwas möchte ich reagieren. Es ist gesagt worden, daß der Verkehr nach Triest, der sich speziell durch die Tauernbahn ergeben werde, wahrscheinlich ein sehr geringer sein wird. Ich möchte nun darauf aufmerksam machen, daß wir voraussichtlich gerade aus dem Westen mit einem größeren Verkehre rechnen können, als wir seinerzeit gerechnet haben. Wir haben erst vor kurzem die aktenmäßige Mitteilung bekommen, daß die Bayern — etwas, was wir längst gewünscht hatten — mit Rücksicht auf die Tauernbahn ihren ganzen Verkehr gegen Salzburg konzentrieren wollen. *(Referent Günther: Hört!)* Es drückt sich dies darin aus, daß die Bayern die Strecke von Mühldorf gegen Landshut ausbauen wollen und wenn sie die bayerische Verkehrspolitik verfolgen, daß Bayern im Interesse seines Staatsbahnnetzes mit allen Mitteln dahin arbeitet, seinen ganzen Auslandsverkehr seinerzeit über Salzburg nach Triest einzulenken. Es ist dies auch ein ganz naturgemäßes selbstverständliches Bestreben und hieraus erklärt sich auch die ablehnende Haltung, welche Bayern gegen alle Tiroler Hauptbahnanschlüsse einnimmt.

Gestalten wir den Triester Hafen aus, die Schiffahrtsgelegenheiten werden sich von selbst finden und dann wird sich Handel und Verkehr in Triest in ungeahnter Weise entwickeln.

Gestatten Sie mir noch eine persönliche Bemerkung. Ich kenne die Triester Frage seit mehr als 30 Jahren, ich beschäftige mich seit jener Zeit mit ihr. Mit den Gegenden und Lokalitäten, die heute hier zur Sprache gekommen sind, bin ich sehr genau bekannt; ich wüßte keine bessere Lösung als die hier gefundene. Daß sie dringend notwendig ist, brauche ich nicht zu wiederholen, das ist im Industrierate bereits betont worden und die Beschlüsse, die in dieser Körperschaft gefaßt wurden, beweisen es. Eile tut wirklich not. Im Jahre 1905 werden wir mit der Karawankenbahn und mit der Wocheinerlinie nach Triest kommen. Wenn nicht in allernächster Zeit an die Ausführung des Projektes geschritten wird, werden wir mit der Eisenbahn in Triest stehen und werden nicht in der Lage sein, den Verkehr abzuwickeln. Im Jahre 1908 wird das Schlußstück der Tauernbahn

Digitized by Google

fertig sein und der große Verkehr zur Abwicklung gelangen. Es ist eine kurze Spanne Zeit, um in Triest jene Anlagen zu errichten, welche zur Abwicklung dieses ganzen Verkehres notwendig sind, und ich möchte die Herren wirklich bitten, die Sache nicht durch weitergehende Enqueten in ein vielleicht falsches Fahrwasser zu bringen. Enqueten sind unter Umständen kein Segen, besonders nicht, wenn, wie es hier der Fall war, schon eine Enquete unter Beteiligung aller maßgebenden Faktoren stattgefunden hat, die sich in seltener Einhelligkeit für das Regierungsprojekt ausgesprochen hat.

Bezüglich der Details glaube ich mich nicht äußern und nur darauf hinweisen zu sollen, daß getrachtet wurde, soweit heute die technischen Kräfte reichen, die Eisenbahnanlage und die Hafenanlage im Zusammenhang mit den Lagerhäusern u. s. w. möglichst so auszugestalten, daß ein ökonomischer Verkehr zum Hafen gewährleistet wird.

Vorsitzender: Die anderen Herren haben auf das Wort verzichtet. Zu einer tatsächlichen Berichtigung hat sich noch Herr Economo gemeldet.

Mitglied **Economo:** Herr kaiserlicher Rat Schweiger hat gemeint, daß ich meine Meinung bezüglich des Projektes geändert habe. Ich habe meine Meinung nicht gewechselt. Ich habe nämlich vom allerersten Momente an überall, sowohl in der Handelskammer als bei der Seebehörde erklärt, daß ich noch keine Meinung habe und mir keine bilden kann, bevor ich nicht alle Details kenne, und habe infolge dessen die verschiedensten Einwendungen, die ich hörte und die mir selbst richtig erschienen, erhoben, um darauf Antwort zu bekommen.

Daraus habe ich mir ein Urteil darüber gebildet, welcher Hafen eigentlich der günstigste für Triest wäre, und ich habe dann auch erklärt, warum ich eigentlich aus opportunistischen Gründen mich für das jetzige Projekt ausspreche. Ich glaube auch, daß, wenn die Herren, welche noch nicht im klaren sind, von dem Herrn Präsidenten der Seebehörde oder von den berufenen Ingenieuren und anderen Herren die verschiedenen Details erfahren werden, sowohl, was die Ziffern als alles Übrige betrifft, sie wahrscheinlich auch für dieses Regierungsprojekt — faute de mieux, könnte ich sagen — stimmen werden.

Was Zaule betrifft, so muß ich besonders hervorheben, daß Zaule allerdings im ersten Momente am günstigsten aussieht; ich kann aber der Meinung des Herrn Camus nicht beipflichten, daß die Arbeiterverhältnisse bezüglich des gegenwärtigen Hafens ungünstige seien und daß mit Rücksicht auf die Arbeiter gerade der Hafen von Zaule günstiger wäre. Im Gegenteile ist gerade bei Zaule die Arbeiterfrage diejenige, welche vielleicht nicht wenig dazu beigetragen hat, daß man Zaule fallen läßt.

Keinesfalls ist auch richtig, was Herr Ingenieur Pichler heute morgens erwähnte, daß sich nämlich die Fabriken in Zaule deshalb nicht niederlassen, weil der Grund dort nicht geeignet ist, und daß insbesondere die Jutefabrik deshalb nicht in Zaule gebaut worden ist, weil die Bodenverhältnisse dort zu ungünstige wären und der Bau dort zu viel gekostet hätte. Es wurden sehr eingehende Studien angestellt, bevor man sich über den Standplatz der Jutefabrik entschied. Und auf die Ubikation in Zaule für die Jutefabrik hat man deshalb verzichtet, weil erstens keine Bahnverbindung in Zaule ist und zweitens weil keine ordentliche Straße hinunter führt und die Zufuhr mit Karren von großem Nachteile und mit großen Kosten verbunden gewesen wäre und drittens weil keine Anlegestelle vorhanden ist.

Gesetz den Fall, man entschließt sich für das Regierungsprojekt, so zeigt es sich eben, daß man schon früher die Industrien sich nicht hätte dort entwickeln lassen sollen, wo sie jetzt sind. Doch darüber zu sprechen, ist heute zu spät und ich will deshalb nicht mehr auf die Sache zurückkommen.

Man wird keine weiteren Konzessionen für den Bau von Etablissements an dieser Stelle erteilen dürfen, falls man für die Zukunft an den Ausbau des Hafens gegen Servola zu denken sollte. Die Strecke wird also freigehalten werden müssen und man wird alle Industrien nach Zaule schicken. Zu diesem Behufe werden aber jene Gründe beseitigt werden müssen, welche die Juteindustrie verhindert haben, sich dort ansässig zu machen, das heißt, es wird für eine Bahnverbindung und für eine neue Straße und für eine Anlegestelle gesorgt werden müssen, wenn sich dort die Industrien entwickeln sollen. Für die weitere Entwicklung des Hafens bleibt dann noch das Projekt zwischen S. Andrea und Servola übrig.

Präsident der Seebehörde v. **Ebner:** Das heutige Exposé des Herrn Baukommissärs Pichler hat, glaube ich, zu der Annahme Anlaß gegeben, als ob die Seebehörde in Triest dem Importe und Exporte von sogenannten Massenartikeln keine besondere Bedeutung beilegen würde. Ich gebe zu, daß die Textierung des Exposés eine solche Annahme möglich macht. Ich will aber bemerken, daß das nur eine persönliche Ansicht des Herrn Baukommissärs Pichler sein soll, und daß man in Triest die Bedeutung der Massenartikel für einen Hafen vollständig anerkennt und anerkennen muß. Tatsache ist, daß man für diese Massenartikel auch vorgesorgt hat. Im Projekte für den neuen Hafenbau sind ganz bedeutende Freilager für solche Massenartikel vorgesehen und man baut auch einen eigenen Hafen für das Holz, welches ein sehr wichtiger Artikel für den Triester Verkehr ist. *(Abgeordneter Dr. Kolischer: Nicht ist, sondern sein kann!)* Schon jetzt ist der Holzhandel auf einigen Relationen von großer Bedeutung.

Digitized by Google

Wir wissen zum Beispiel ganz genau, daß unser Export nach Amerika zum großen Teile auf den Massenexport von Magnesit beruht. Ich wollte also feststellen, daß die Seeverwaltung keinesfalls die Bedeutung der Massengüter verkennt.

Vorsitzender: Die Debatte ist geschlossen. Der Herr Referent hat das Schlußwort.

Referent: Meine Herren! Ich stehe auf dem Standpunkte, den ich heute früh vor Ihnen entwickelt habe, in der festen Überzeugung, daß das Regierungsprojekt unter den vorgeschlagenen und in Aussicht genommenen Alternativen das einzig günstige ist. Ich stehe auf dem Standpunkte, daß die Bucht von Zaule nicht nur wegen ihrer Schlammverhältnisse zur Hafenanlage unmöglich oder doch nur unter Aufwendung von enormen Kosten möglich ist, sondern daß sie auch viel zu klein wäre für einen Hafen von Triest, wie wir ihn uns vorgestellt haben. Es bleibt *(Redner demonstriert die folgenden Ausführungen an der Wandkarte des Hafenplanes)* nur dieses Stück hier übrig. Darüber sind die Ansichten geteilt. Ich habe die Frage wiederholt und eingehend an Ort und Stelle studiert und bin zu der Überzeugung gekommen, daß dieser Küstenstrich für einen Hafen von Triest nicht geeignet ist. Dieser Punkt hier, meine Herren, ist nach meiner Meinung der glücklichst gelegene, weil wir in der Lage sind, durch diese beiden Bassins auch in ferner Zukunft den Hafen weiter zu vergrößern. Wir sind ferner in der Lage, durch diese Anlage auch diesen Teil gegen die Einwirkungen der Winde zu schützen. Hinterland ist ebenfalls genügend vorhanden. Wir haben das aus den Detailplänen der Regierung gesehen, daß alle Baulichkeiten hergestellt werden können, welche für den erhöhten Schiffahrtsbetrieb erforderlich sind. Ich kann mich also nur der Ansicht anschließen, daß dies der einzige Punkt ist, den wir wählen können, um den Bedürfnissen nach Vergrößerung des Hafens zu entsprechen.

Ich kann selbstverständlich dagegen nichts einwenden, wenn meine Anschauungen nicht von allen Seiten geteilt werden, und wenn das geehrte Subkomitee vielleicht glauben sollte, daß weitere Studien über diese beiden anderen Alternativen nötig sind, um ihnen ein vollständig klares Bild der Sachlage zu verschaffen, so kann ich von meinem Standpunkte als Referent dagegen nichts einwenden.

Nun noch einige Worte bezüglich der Eisenbahnfrage. Daß sie hier in der glücklichsten Weise gelöst wird, werden mir die Herren ohneweiters zugeben, wenn ich ihnen erkläre, daß von Opčina aus der Verkehr in einfacher und natürlicher Weise sowohl für die Süd- wie für die Tauernbahn geteilt werden kann, so daß die günstigste Wechselwirkung zwischen jener Station und den beiden Hauptbahnhöfen der Süd- und der Tauernbahn einerseits und diesen beiden Bahnhöfen anderseits geschaffen wird. Ein glücklicheres Projekt als dieses, welches eigentlich einen ganzen Kreis schließt, kann gar nicht gedacht werden. Daß jedenfalls eine Zersplitterung, eine schwierigere Manipulation, eine teurere Verfrachtung eintritt, wenn wir den einen Bahnhof hier haben, den anderen da von Herpelje her und den dritten von der Südbahn, das liegt wohl auf der Hand.

Vorsitzender: Wir schreiten nun zur Abstimmung über den Antrag Singer. Derselbe lautet *(liest)*:

„Das Komitee nimmt den Bericht des Herrn Referenten über den Antrag Schweiger dankend zur Kenntnis. Mit Rücksicht auf den Umstand, daß das Subkomitee über die Kosten, die Vor- und Nachteile der anderen alternativen Projekte des Hafenbaues noch nicht genügend orientiert ist, hat das Komitee derzeit keinen Anlaß, über den Rahmen seines Beschlusses vom 26. Jänner d. J. hinauszugehen."

Sektionsrat Dr. **Karmiński:** Ist der vom Herrn Kommerzialrat Singer früher gestellte Antrag zurückgezogen?

Vorsitzender: Der eben verlesene Antrag ist ein Kompromißantrag, indem Herr Singer den früher formulierten Antrag ergänzte. *(Zustimmung.)* Ich ersuche also jene Herren, welche mit diesem Antrage einverstanden sind, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Der Antrag ist einstimmig angenommen.

Mitglied **Economo:** Wenn der Herr Präsident glaubt, daß es opportun wäre, so würde ich mir gestatten, nach Annahme dieses Antrages einen Zusatzantrag zu stellen, falls er nicht als verfrüht erscheinen möchte. Mein Antrag ginge nämlich dahin, daß für den Fall des Baues des Hafens in einer dieser Ubikationen gleichzeitig für die Entwicklung der Industrie Vorsorge getroffen werden soll und für den Ausbau einer Bahn und wenigstens für die Zukunft der Bau einer Riva nach Zaule für die Entwicklung der Industrie ins Auge gefaßt werden soll.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer:** Ich möchte mir nur erlauben in formeller Beziehung eine Bemerkung zu machen. Dieser Antrag, gegen welchen in merito wahrscheinlich gar nichts einzuwenden ist, erscheint, wie der Herr Vorredner bereits selbst gesagt hat, doch etwas zu verfrüht, um so mehr, als die Sache ja mit dem ersten Antrage eigentlich noch nicht definitiv erledigt ist. Ich glaube demnach, daß wir den Antrag vorläufig zur Kenntnis nehmen können, ohne jedoch mit Rücksicht auf den gefaßten

ized by Goo

Beschluß die Sache heute weiter zu verfolgen. *(Zustimmung.)*

Mitglied **Economo**: Ich habe ja deshalb auch nur gesagt: Falls der Herr Präsident es schon heute für opportun hält.

Vorsitzender: Sie sind also mit dem Antrage des Herrn Abgeordneten Dr. Kolischer einverstanden?

Mitglied **Economo**: Gewiß, es genügt mir, daß meine Anregung zur Kenntnis genommen wird.

4.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 6. Sitzung des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehrs vom 18. November 1903.

Vorsitzender Herrenhausmitglied Artur **Krupp**: Wir kommen zu Punkt 2 der Tagesordnung:

Antrag der Mitglieder Ritter v. Hütterott und Economo, betreffend die Vorlage der Studien- und Alternativprojekte in Bezug auf die Erweiterung des Triester Hafens. Der Herr Antragsteller Ritter v. Hütterott hat das Wort zur Begründung des Antrages.

Mitglied Ritter v. **Hütterott**: Das Plenum des Industrierates hat in seiner Sitzung vom 26. Jänner beschlossen, die schleunige Ausführung der nötigen Ausgestaltung des Triester Hafens der Regierung auf das wärmste zu empfehlen. Damit wäre eigentlich die Angelegenheit im Industrierate beendet gewesen, wenn nicht ein späterer Antrag des Kollegen Schweiger die Verhandlung noch einmal vor den Industrierat gebracht hätte, ein Antrag, der dahin ging, daß auch die Frage, wo dieser neue Hafen zu erbauen wäre, von uns verhandelt werde.

Der Referent Günther hat damals ein sehr eingehendes und gewissenhaftes Referat über die ganze Angelegenheit erstattet, welches in der Sitzung vom 30. Juni d. J. zu folgendem Beschlusse geführt hat:

„Das Komitee nimmt den Bericht des Referenten über den Antrag Schweiger dankend zur Kenntnis. Mit Rücksicht auf den Umstand, daß das Subkomitee über die Kosten, die Vor- und Nachteile der anderen Alternativprojekte des Hafenbaues noch nicht genügend orientiert ist, hat das Komitee derzeit keinen Anlaß, über den Rahmen seines Beschlusses vom 26. Jänner d. J. hinauszugehen."

Es war damals sehr richtig vom Subkomitee, daß es zu diesem Beschlusse gekommen ist, denn es handelt sich hier um eine so wichtige Frage, von so weitgehenden Konsequenzen, daß das Subkomitee zu keinem Beschlusse kommen durfte, ehe es nicht vollkommen genau über alle Projekte, welche vorlagen und in denen zum Teile das Regierungsprojekt angegriffen wurde, unterrichtet war. Das Subkomitee ist in der damaligen Sitzung davon ausgegangen, daß es über diese Alternativprojekte noch nicht genügend unterrichtet sei, da diese Projekte noch nicht genügend ausgearbeitet waren. Seither aber sind 4½ Monate verstrichen, die nicht ungenützt geblieben sind. Es sind inzwischen von der Regierung alle Alternativprojekte auf das Genaueste und Gewissenhafteste ausgearbeitet worden. Außerdem haben viele Mitglieder des Subkomitees an Ort und Stelle die Frage eingehenden Studien unterworfen. Ich hoffe also, daß die Sache, die durch den letzten Beschluß des Komitees nur auf eine gewisse Zeit verschoben worden ist, indem es hieß: „dermalen kann sich das Komitee noch nicht äußern, weil es über die anderen Projekte noch nicht genügend unterrichtet ist", jetzt hoffentlich spruchreif geworden ist. Das ist der Grund, warum Kollege Economo und ich den Antrag gestellt haben, die Sache in der heutigen Sitzung wieder zur Verhandlung zu bringen und die hohe Regierung zu bitten, uns die Alternativprojekte vorzulegen. Ich möchte noch ganz besonders darauf aufmerksam machen und bitte diese meine Worte mit der größten Beachtung aufnehmen zu wollen, daß eine weitere Zeitversäumnis im höchsten Grade gefährlich werden würde.

Wir hören, daß, wenn wir nicht bald zu einem Entschlusse kommen, welches Projekt wir der Regierung vorschlagen sollen, die Regierung vielleicht zu einem Hinausschieben ihres eigenen Entschlusses bewogen werden würde. Das Hinausschieben des Ausbaues des Triester Hafens würde aber das sehr traurige Schauspiel, nicht allein vor unserer ganzen Monarchie,

Digitized by Google

sondern vor der ganzen Welt, zur Folge haben, daß die neue Eisenbahnverbindung nach Triest fertig wird, ohne daß sie irgend welchen Vorteil mit sich brächte, weil nicht rechtzeitig die nötigen Maßnahmen getroffen wurden, den Verkehr, den die neue Eisenbahnverbindung mit sich bringen muß, zu bewältigen. Wir müssen uns klar sein, daß diese Eisenbahnverbindung nicht Waren für und von Triest bringen soll, sondern Waren nach Triest zur Weiterbeförderung in die ganze Welt und Waren aufnehmen soll von der ganzen Welt, um sie nach dem Innern zu befördern. Hiezu bedarf es eines großen Apparates und der Umschlagplatz für diesen Verkehr muß geschaffen werden, weil das, was augenblicklich besteht, nicht einmal für den seitherigen Warenverkehr durch Triest ausreicht.

Ich bitte, daß die Alternativprojekte, die jetzt ausgearbeitet sind, von uns geprüft werden und hoffe, daß das Subkomitee dann einen Beschluß fassen und der Regierung eines dieser Projekte empfehlen kann und, wenn das nicht möglich sein sollte, daß wir wenigstens soweit kommen, gewisse Alternativprojekte als nicht ausführbar auszuschließen. Ich glaube, daß, wenn wir die Sache im Industrierate, der sie nun einmal in die Hand genommen hat, weiter hinausschiebend behandeln, der Industrierat eine große Verantwortung auf sich laden wird.

Sektionsrat Dr. **Karmiński**: Ich habe der geehrten Versammlung eine Reihe von Telegrammen und Eingaben zur Kenntnis zu bringen, die sich auf den in Verhandlung stehenden Gegenstand beziehen, und zwar:

Ein Telegramm des Podestà von Triest, welches lautet:

Presidenza consiglio industriale.

La delegazioni municipale, riaffermando precedenti ripetuti voti del consiglio municipale e camera commercio, esprime desiderio vivissimo anche a codesta presidenza perchè nella discussione intorno opere portuali voglia con previdente riguardo alla prossima necessità di avere come naturale completamento seconda congiunzione ferroviaria un porto corrispondente ai nuovi aumentati bisogni commerciali di Trieste e della monarchia appoggiare col suo voto preferenza ogni altro progetto porto St. Andrea, ritenuto dalle corporazioni cittadine quello che meglio e più sollecitamente risolve vitalissima e urgente questione portuaria.

Sandrinelli, podestà.

(Übersetzung.)

„Indem der Stadtrat die früheren wiederholten Voten des Gemeinderates und der Handelskammer neuerlich bestätigt, spricht er auch diesem Präsidium gegenüber den lebhaftesten Wunsch aus, es möge bei der Beratung über die Hafenbauten unter vorherrschender Berücksichtigung der unmittelbaren Notwendigkeit als natürliche Ergänzung der zweiten Eisenbahnverbindung einen, dem neuerlichen Wachstum der Bedürfnisse des Handels von Triest und der Monarchie entsprechenden Hafen zu besitzen, mit seinem Gutachten vor allen anderen Projekten den Hafen von S. Andrea unterstützen, der von den Gemeindevertretungen als die beste und die eheste Lösung der höchst wichtigen und dringenden Hafenfrage erkannt werde.

Sandrinelli, Bürgermeister."

Ein zweites Telegramm ist seitens der Triester Spediteure eingelangt, welches lautet:

Presidenza consiglio industriale.

I sottoscritti speditori di Trieste si pregiano di portare a conoscenza di codesta inclita presidenza copia dei dispacci testè spediti alle loro eccellenze i ministri del interno e del commercio, pregando di accordare analogo appoggio all'importante questione tanto nell'interesse di Trieste quanto dello Stato intero. Con tutta osservanza: G. Boccardi & Co., Ignazio Bruell, Giovanni Buehler, Caro & Jellinek, Cesare Combi, Fritz Egel, Fratelli Gondrand, S. & W. Hoffmann, E. Kohn & Mittler, Attilio Marsich, Roberto Metzger & Co., Francesco Parisi, Giulio Pollack, Leop. Popper & Co., Risigari & Fischer, Schenker & Co., I. B. Schmarda, Rotter & Perschitz, Semmler & Co., Semmler & Gerhardt, Società di spedizioni Xydias, Benussi, Pontelli, Prister & Co., J. M. Teuschl, Gebrüder Weiss.

I sottoscritti speditori in Trieste che salutarono con soddisfazione e vivo plauso il grandioso progetto dell'eccelso Governo per la costruzione del nuovo porto a Sant'Andrea, si associano pienamente ai relativi voti e manifestazioni dell'inclita rappresentanza municipiale e della spettabile camera di commercio ed industria, nonchè della spettabile società fra proprietari di stabili, e si permettono di invocare dall'eccellenza vostra la più sollecita esecuzione di tutti i lavori contemplati nel predetto progetto. In considerazione del prossimo compimento della nuova congiunzione ferroviaria deplorevoli conseguenze altri progetti tendenti ad allontanare il nuovo porto da Trieste rispettivamente punto die Sant'Andrea a prescindere da altri inconvenienti non potrebbero che arrecare grandissime difficoltà nel sollecito disbrigo delle operazioni commerciali ed un rilevante incarimento delle spese locali, ponendo così Trieste in condizioni sfavorevoli agli interessi dell'interno della monarchia e non corrispondenti ad affrontare la concorrenza di porti rivali. Fiduciosi che i loro voti nell'interesse generale saranno coronati di favorevole successo, si rassegnano con la massima osservanza.

Digitized by Google

(Übersetzung.)

„Die unterzeichneten Spediteure von Triest erlauben sich, eine Abschrift der an ihre Exzellenzen die Minister des Innern und des Handels gerichteten Depeschen dem geehrten Präsidium mit der Bitte zur Kenntnis zu bringen, der in Rede stehenden Angelegenheit ebenso im Interesse von Triest als in dem des Gesamtstaates entsprechende Unterstützung angedeihen zu lassen. Mit aller Hochachtung G. Boccardi & Co., Ignacio Brüll, Giovanni Buehler, Caro & Jellinek, Cesare Combi, Fritz Egel, Fratelli Gondrand, S. & W. Hoffmann, E. Kohn & Mittler, Attilio Marsich, Roberto Metzger & Co., Francesco Parisi, Giulio Pollack, Leop. Popper & Co., Risigari & Fischer, Schenker & Co., G. B. Schmarda, Rotter & Perschitz, Semmler & Co., Semmler & Gerhardt, Società di spedizioni Xidias, Venussi, Pontelli, Prister & Co., J. M. Teuschl, Gebrüder Weiß.

Die unterzeichneten Spediteure von Triest, welche mit Genugtuung unter lebhaftem Beifall das große Projekt der hohen Regierung, betreffend den Bau des neuen Hafens in S. Andrea begrüßt haben, schließen sich vollkommen den bezüglichen Voten und Manifestationen der geehrten Gemeindevertretung und der ansehnlichen Handels- und Gewerbekammer an, ebenso wie der verehrlichen Vereinigung der Hauseigentümer, und erlauben sich Euere Exzellenz um möglichst rasche Ausführung aller in dem vorbezeichneten Projekte enthaltenen Arbeiten zu bitten, im Hinblicke auf die nahe bevorstehende Vollendung der zweiten Eisenbahnverbindung und da die anderen Projekte, welche den neuen Hafen von Triest, respektive der Punta S. Andrea entfernen wollen, beklagenswerte Konsequenzen nach sich ziehen und die größten Schwierigkeiten für die Abwicklung der Handelsoperationen schaffen und eine bedeutende Erhöhung der Lokalspesen zur Folge haben würden, wodurch Triest in eine ungünstige Situation gegenüber den Interessen des Innern der Monarchie käme und nicht im stande wäre, der Konkurrenz der rivalisierenden Häfen zu begegnen. Im Vertrauen, daß diese Bitten im allgemeinen Interesse einen günstigen Erfolg haben werden, zeichnen mit der größten Hochachtung."

Weiters zwei Telegramme der Börsedeputation in Triest:

„Über im telegraphischen Wege bereits übermittelte Anregung der hiesigen Società fra proprietari di stabili, betreffend den baldigen Ausbau des neuen Triester Hafens, beehrt sich die Gefertigte den von dieser Handelskammer in ihrer Sitzung vom 27. Juni in derselben Angelegenheit gefaßten Beschluß in geneigte Erinnerung zu bringen."

Börsedeputation: Dimmer.

„Anschließend an die gestrige telegraphische Mitteilung, bringt Gefertigte zur geneigten Kenntnis, daß auch sämtliche hiesige Speditionsfirmen einstimmig beschlossen haben, für die rasche Herstellung des neuen Hafens in S. Andrea bei hoher Regierung vorstellig zu werden und bittet neuerdings, diese Angelegenheit schleunigster Erledigung zuzuführen."

Börsedeputation: Dimmer.

Von den Rhedern in Ragusa langte folgendes Telegramm ein:

„Die Schiffsrheder der Handelsmarine in Ragusa schließen sich den Ansichten der Rheder und Vertreter der Handelsmarine in Triest und Lussin vollständig an, indem sie ihre volle Überzeugung aussprechen, daß der in S. Andrea projektierte Hafen einen kostspieligen, gefährlichen und nicht mehr gutzumachenden Fehler bedeuten würde, deshalb bitten sie den Industrierat, die Stellungnahme der Marineinteressenten in ernste und wohlwollende Erwägung zu ziehen, welche in dieser Frage unparteiisch und nur von dem Interesse des Staates und der Handelsmarine geleitet sind."

Marinovich, Dr. B. Matisevic, Vertreter der Dampfer „Beatrice", „Presjednik", „Becher", „Gradac", „Dubac", „Napried", „Prazattus", „Leopoldine", „Istock", „Orjen", „Epidauro", „Zora", „Albania", „Bojana", „Dubrovnik", „Lapad", „Petka", „Sipan".

Die Rheder in Lussin telegraphieren in der gleichen Angelegenheit:

„Die Rheder und Interessenten der Handelsmarine in Lussin schließen sich vollständig den Anschauungen der Rheder des Küstenlandes und von Ragusa bezüglich des Projektes, den neuen Triester Hafen auf der Landspitze von S. Andrea zu bauen, an. Sie sind der festen Überzeugung, daß der projektierte Bau einen nicht wieder gutzumachenden, für die Sicherheit der Marine und die Interessen des Staates schädlichen Fehler darstellen würde und bitten, daß man, bevor eine solche Entscheidung von ungeheurer Tragweite getroffen wird, die Gründe in ernste Erwägung ziehe, wegen deren die Marine gegen einen Hafen, wie er projektiert ist, sich entschieden aussprechen muß."

Antonio Cattarinich, Paolo Gerolimich, Leone Camalich, Vertreter der Dampfschiffe „Adriatico", „Atlantico", „Arcidnea Stefano", „Chlumetzky", „Contessa Adelina", „Principessa Cristiana", „Florida", „Baltico", „Quarnero"; Luigi Premuda, Matteo Premuda, Vertreter der Dampfschiffe „Arciduchessa Maria Teresa", „Barone Vay", „Robinia"; Ulderico Capponi, Agostino Straulino, Vertreter der Dampfschiffe „Immacolata" und „Perseveranza".

Die in diesen letzteren Telegrammen bezogene Denkschrift österreichischer Rheder wurde dem Bureau des Industrierates am 17. d. M. mit folgender Depesche angekündigt:

„Hiesige Rheder und Marineinteressenten senden heute expreß eine Denkschrift an den Industrierat in Angelegenheit des Hafenbaues. Bitten, dieselbe möge morgen Sitzung Subkomitee vorgelegt werden.

Österreichische Rheder."

Diese avisierte Denkschrift ist soeben eingelangt. Es ist eine mit Plänen belegte Eingabe, welche in deutscher Übersetzung lautet: *(Redner verliest die von den Rhedern vorgelegte Denkschrift.)* *)

Mitglied Ritter v. **Hütterott:** Ich möchte nur einen Augenblick ums Wort bitten, um einige Angaben zu widerlegen, die in dieser Denkschrift vorkommen und den Eindruck, den diese Denkschrift dadurch vielleicht hinterlassen könnte, auf das berechtigte Maß zurückzuführen. Ich möchte vor allem sagen, daß diese Denkschrift den Eindruck erwecken könnte, als ob sie von sämtlichen österreichischen Rhedern ausgehen würde, weil sie mit „die österreichischen Rheder" gezeichnet ist. Es mag vielleicht ein ansehnlicher Teil der Rheder sein, der sich ihr angeschlossen hat, aber nicht alle, denn ich kenne viele österreichische Rheder, die die in dieser Denkschrift ausgesprochenen Ansichten nicht teilen.

Eine andere Berichtigung möchte ich vorbringen, was den nautischen Teil betrifft. Über den übrigen Inhalt dieser Denkschrift werden wir uns noch aussprechen können und die Vor- und Nachteile der Häfen von Zaule und S. Andrea von berufener Seite hören. Vom nautischen Standpunkte möchte ich als der einzige Fachmann in dieser Versammlung, außer dem hier anwesenden Herrn Korvettenkapitän, sagen, daß die Gefahren, die in dieser Denkschrift geschildert worden sind, den Tatsachen nicht entsprechen. Wenn die Schilderung, in welcher Lage sich die Schiffe in dem projektierten Hafen befinden werden, richtig wäre, würden diese Gefahren allerdings vorhanden sein, aber diese Schilderung wird niemals zutreffen. Wenn ein starker Borasturm in Triest weht, können die Schiffe auch jetzt nicht in den bestehenden Triester Hafen einlaufen, sondern ankern an geschützten Stellen vor S. Andrea und erst wenn die Bora abflaut oder ganz aufhört, laufen sie in den Triester Hafen ein.

In der Eingabe ist geschildert, als ob die Schiffe in den projektierten Hafen in Zukunft einlaufen und ankern werden und dann vor Anker treibend vom Sturme gegen die Wellenbrecher geschleudert werden würden. In diese Lage wird aber nie ein Schiff kommen, denn die Schiffe werden in Zukunft, wie jetzt vor S. Andrea, wenn sie vor Borasturm Schutz suchen, an einer anderen geschützten Stelle ankern, die sich in unmittelbarer Nähe des zukünftigen Hafens befindet, wo sie denselben Schutz finden wie jetzt in S. Andrea.

Derartige geschützte Stellen bieten die Bucht von S. Bartolomeo oder noch besser die Bucht von Capodistria dicht unter der Punta Grossa. Jeder Kapitän wird aber durch die breite Einfahrt zwischen dem neuen Wellenbrecher und der Punta Sottile auch beim stärksten Borasturme in die Bucht von Muggia einlaufen können, wo er dann sichere Ankerplätze genug findet, die jede Gefahr ausschließen, daß sein Schiff vor Anker treibend auf dem neuen Wellenbrecher scheitern könne.

Falsch ist ferner, wenn in der Eingabe steht, daß man bei Nacht auf die Wellenbrecher fahren kann. Ebenso könnte man bei Nacht, aber auch bei Tag allerdings auf jedes Vorgebirge fahren. Man kann aber doch nicht Vorgebirge als Gefahren der Schiffahrt bezeichnen.

Die Wellenbrecher werden selbstverständlich auf den Karten genau verzeichnet und nachts durch Beleuchtung kenntlich gemacht, so daß jedes Schiff ohne Gefahr einlaufen kann. Herrscht ein so dicker Nebel, daß man die Beleuchtung bei Nacht nicht sieht oder bei Tag die Lage nicht erkennen kann, so werden die Schiffe sich überhaupt hüten, einzulaufen, ebenso wie sie sich jetzt hüten würden, unter solchen Umständen in den jetzigen Triester Hafen einzulaufen. Diese Einwände sind direkt als lächerlich zu bezeichnen.

Mitglied **Economo:** Das Regierungsprojekt, welches uns vor einiger Zeit vorgelegen war, hatte nach meiner Meinung einen großen Fehler, welcher darin bestand, daß keine definitiv ausgearbeiteten Alternativprojekte vorlagen, sondern nur ein Projekt ausgearbeitet war und die anderen oberflächlich behandelt wurden. Infolge des Beschlusses des Subkomitees des Industrierates sind diese Alternativprojekte ausgearbeitet worden. Wenn wir diese Alternativprojekte genau berücksichtigen, und der Vertreter der Seebehörde wird dieselben später Ihnen gewiß vorlegen, werden die Herren sich ein klares Bild machen und sich darüber schlüssig machen können, welches von den Projekten das beste ist. Ich möchte jetzt nur eines hervorheben. Die Eingabe, welche wir eben gehört haben, ist allerdings von vielen Reedern in Triest unterzeichnet. Sie ist jedoch, wie ich selbst sagen muß, weil ich auch zu den Reederkreisen in Triest gehöre, nicht von allen Reedern unterschrieben worden, so daß die Bezeichnung „Marine", welche in dieser Eingabe immer vorkommt, nicht zutreffend ist. Es ist nicht die Marine, welche dies oder jenes fordert, sondern nur ein — und zwar nicht der überwiegende — Teil derselben.

*) Dieselbe ist vom Bureau des Industrierates in Druck gelegt und vom Protokolle abgesondert herausgegeben worden.

Digitized by Google

Zweitens möchte ich hervorheben, daß trotzdem ich mir selbst nautisch gar kein Urteil erlaube, ich aus Informationen, welche ich erhalten habe, sowohl seinerzeit als auch jetzt, nachdem die genauen Alternativprojekte vorliegen, mir die Überzeugung habe schaffen können, daß vom nautischen Standpunkte das Regierungsprojekt gründlich ausgearbeitet und alles genau vorgesehen ist und daß ein besseres Projekt in nautischer Hinsicht nicht hätte geschaffen werden können. Infolgedessen glaube ich, daß nach den Erklärungen, welche uns diesfalls gegeben werden, alle diese nautischen Angriffe, welche auf den Hafen bei S. Andrea gemacht werden, als hinfällig werden anerkannt werden.

Der einzige Punkt, welcher von Bedeutung ist und welchen ich seinerzeit auch hervorgehoben habe, ist die Frage der Ubikation, ob nicht mit demselben Gelde an einer anderen Stelle sowohl für den Moment als auch für die Zukunft ein günstigerer Hafen geschaffen werden kann als der, welcher von der Regierung vorgeschlagen wird. Aus den Alternativprojekten, welche ich vor mir habe, komme ich zu dem Schlusse, daß, wie ich schon seinerzeit erwähnt habe, das beste Projekt vielleicht dasjenige bei Servola gewesen wäre, sowohl was die Kosten, als die Ausdehnung und verschiedene kommerzielle und wirtschaftliche Momente betrifft. Es wäre allerdings dies das beste Projekt vor zehn bis fünfzehn Jahren gewesen. Inzwischen aber sind alle diese neuen Industrien entstanden und verschiedene Gebiete, die seinerzeit um einen Pappenstiel von der Regierung hätten erworben werden können, sind verbaut worden. Heute würden diese Ablösungen nach genauer Prüfung und Informationen eine Unmasse von Geld kosten und es würde die Zeit, welche dazu notwendig wäre, um diese Industrien von dort wegzuschaffen und anderswohin zu verlegen, sehr in die Wagschale fallen. Wir würden eine Unmasse von Zeit verlieren, bevor man mit dem Hafenbau überhaupt beginnen könnte. Infolgedessen glaube ich, daß dieses Projekt, welches ich selbst vor 10 bis 15 Jahren und auch jetzt vielleicht, wenn diese Schwierigkeiten nicht vorlägen, am meisten vertreten würde, nicht mehr in Betracht zu ziehen ist.

Zaule ist auf den ersten Blick sehr bestechend und würde vielleicht auch heute noch gewisse Vorteile im Vergleiche zu den anderen Projekten bieten. Es sind jedoch anderseits, wenn man alles in die Wagschale legt, so viele Nachteile in Zaule vorhanden, daß ich selbst zum Entschlusse gekommen bin, daß unter den gegebenen Verhältnissen das Projekt von S. Andrea das einzig Mögliche ist. Die besonderen Gründe, welche ich dafür hervorheben möchte, sind erstens, daß die Spesen im Vergleiche zu jenen bei Servola und Zaule erheblich geringer sind, zweitens, daß bei jenen die Ablösungen beinahe undurchführbar sind, drittens, daß nautisch alles ebenso für S. Andrea spricht, wie es für ein anderes Projekt sprechen würde und endlich ist ein besonders wichtiger Punkt der Umstand, welcher mir von allen maßgebenden Faktoren wiederholt bestätigt worden ist, daß, wenn der Hafen in Zaule gebaut werden sollte, Unterhandlungen mit Ungarn stattfinden müßten, wobei Ungarn voraussichtlich als eine Gegenkonzession eine Gebietsabtretung gegen Lovrana zu, fordern würde. Das würde besonders im jetzigen Momente gefährlich sein und die nahe Lösung der Hafenbaufrage sehr unwahrscheinlich machen.

Was die Distanz betrifft, so denke ich auch, daß allerdings eine etwas größere oder geringere Distanz keine besondere Rolle spielt. Wenn jedoch alle Umstände sonst für den Hafen von S. Andrea in größerem Maße als für einen anderen Hafen sprechen, dann spielt die geringere Distanz eine bedeutendere Rolle. Wenn nämlich sonst alles für Zaule oder für Servola sprechen würde und für S. Andrea eigentlich nur die geringere Distanz, dann wäre dies kein stichhältiger Grund. Wenn ich aber sage, S. Andrea wäre unter den gegebenen Verhältnissen der günstigste Punkt, dann fällt das Moment der Distanz auch in die Wagschale und ich sage, ein Moment mehr für S. Andrea ist heute auch die kleinere Distanz. Was die anderen besonderen Punkte von der Gründung eines ganz neuen Hafens, welcher dort in das Meer hineingeschüttet werden soll, während wir in Zaule einen natürlichen Hafen haben, betrifft, so sind heute, wo wir genau die Kosten kennen, welche die Abtragung des Berges, der vor Sistiana liegt und die Anschüttung in S. Andrea und anderseits die Ausbaggerung in Zaule und die Anschüttung eines Hafens dort erfordern, diese Gründe nicht mehr stichhältig, und nachdem die Anschüttung in S. Andrea sogar weniger kostet als das Ausbaggern in Zaule, so glaube ich, daß das S. Andrea-Projekt, mit allem was drum und dran ist und mit den verschiedenen genau ausgearbeiteten Projekten sowohl für die Bahn als auch für die nautischen Vorkehrungen u. s. w. heute das günstigste ist. Ich bitte daher die Herren, die verschiedenen Momente genau in Betracht zu ziehen, welche uns von der Seebehörde werden erklärt werden, sich nicht durch weitere nautische Bedenken irremachen zu lassen und für das S. Andreaer Projekt zu stimmen.

Mitglied v. **Root:** Die vorhin verlesene Denkschrift eines Teiles der Rheder veranlaßt mich, auch einige Worte zu dem Gegenstande zu sprechen. Ich war leider nicht in der Lage, den Verhandlungen in der letzten Subkomiteesitzung beizuwohnen. Ich kam erst, als diese Verhandlungen zu Ende geführt waren und habe erst nachträglich aus dem in Druck gelegten Berichte entnommen, daß auch über die eventuelle Expropriation der bestehenden Industrien in Servola gesprochen wurde und daß selbst Ziffern genannt worden sind, die — und das möchte ich hier besonders hervorheben — nicht bei den Interessenten, speziell

bei jenen eingeholt worden sind, die ein Urteil darüber zu fällen in der Lage sind. Ich entnehme nun aus dem Berichte der österreichischen Reeder und aus der mir hier vorliegenden Karte einen Kostenvoranschlag für den Bau eines Hafens bei Servola-Zaule und da möchte ich die Herren doch darauf aufmerksam machen, daß diese Berechnung auch nicht annähernd stimmen kann.

Ich möchte speziell über die Hochofenanlage in Servola sprechen. Wir haben uns, seitdem diese Frage aufs Tapet gekommen ist, genau informiert, ob an der Küste in der Nähe von Triest überhaupt eine passende Stelle vorhanden sei, wo eine derartige große Anlage errichtet werden könnte. Das ist nicht der Fall. Es würde also, wenn der Hafen nach Zaule verlegt werden sollte, wie aus der Karte hervorgeht, dies zur Voraussetzung haben, daß diese großen Industrien, die mit großen Opfern und Mühen geschaffen wurden und die für Triest von einer gewissen Bedeutung sind, rasiert werden müßten. Ich möchte nun mit wenigen Ziffern auseinandersetzen, was das im Gefolge haben würde. Nehmen wir an, wir wären genötigt, die Hochofenanlage zu verlegen.

Die Hochofenanlage in Servola-Triest basiert auf einer Erzeugung von minimal 50.000 Tonnen Roheisen pro Jahr.

In Triest und Umgebung befindet sich kein geeigneter Platz weder am Meeresufer noch an der Bahn zur Errichtung einer ähnlichen Anlage. Falls daher die betreffende Anlage zum Raffinierwerke in Aßling, Krain, verlegt werden müßte, so würden sich dadurch folgende Frachtverluste ergeben:

Für 50.000 Tonnen Roheisen müßten 100.000 Tonnen Erze und zirka 63.000 Tonnen Kohle zur Kokserzeugung bezogen werden.

Gegenwärtig werden für 50.000 Tonnen Roheisen an Fracht bis Aßling à 6 K = 300.000 K gezahlt. Nach Verlegung der Hochofenanlage nach Aßling wäre zu zahlen:

Fracht von 100.000 Tonnen Erze à 6 K	600.000 K
Fracht von 63.000 Tonnen Kohle à 6 K	378.000 „
ferner an Mehrspesen wegen ungünstiger Ausladekosten in Triest, späterer Beistellung von Wagen ꝛc. à 1 K pro Tonne .	163.000 „
	1,141.000 K
ab gegenwärtige Fracht	300.000 „
	841.000 K
Kapital à 4 Prozent berechnet . .	21,025.000 K
dazu Anlagekosten in Aßling, Hochöfen, Kokerei ꝛc.	5,000.000 „
Gesamtablösung exklusive Baugrund	26,025.000 K.

So wären also für diese Gesamtablösung 26 Millionen erforderlich. Ich habe diese Ziffern zusammengestellt, weil sie den Tatsachen entsprechen und weil, wie gesagt, bei der Transferierung, die in Aussicht genommen worden ist, berücksichtigt werden muß, daß in der Nähe von Triest absolut kein geeigneter Platz vorhanden ist.

Ich glaube aber, daß in der ganzen Welt dahin gestrebt wird, in den Häfen Industrie zu schaffen. Die österreichischen Industriellen haben sich seit Jahren bemüht, dem Wunsche der Triestiner und auch der hohen Regierung zu entsprechen und verhältnismäßig bedeutende Industrien nach Triest zu verlegen. Leichten Herzens sollen diese einfach expropriiert werden. Welche Bedeutung diese großen Industrien für Triest haben, wie groß die bezügliche Bewegung ist, habe ich soeben ziffermäßig nachgewiesen. Sie wissen, daß speziell die Hochofenindustrie eine sehr bedeutende Bewegung im Triester Hafen hervorgerufen hat.

Es möge mir aber auch gestattet sein, die Beobachtungen mitzuteilen, die wir in Servola speziell bezüglich der Bora, des Schirokko ꝛc. gemacht haben, wo wir seit 1897 arbeiten. Ich bin kein Fachmann, ich möchte nur wiedergeben, was unser Direktor und unsere Ingenieure dort einstimmig behaupten. Sie sagen: Es ist ganz richtig, speziell wo unsere Hochofenanlage, unser Molo sich befindet, ist einer der günstigsten Plätze. Es ist ganz richtig, was von Herrn Tripkovich gesagt wurde, daß wir niemals verhindert waren, ein Schiff an unserer Riva selbst bei der stärksten Bora ohne Wellenbrecher anzulegen. Das ist ein Faktum. Aber unsere Herren haben während der vielen Jahre auch die Beobachtung gemacht, daß speziell in Zaule, welches immer als das Ideal eines Hafenplatzes bezeichnet wird, gerade die größte Gefahr für die Schiffahrt existiert. Nirgends soll der Borasturm so wüten, wie gerade um Zaule herum. Wir haben ja gar kein Interesse daran, dies hier speziell hervorzuheben. Aber das sind die Beobachtungen, die unsere Beamten dort seit Jahren gemacht haben.

(Die Sitzung wird um 2 Uhr 30 Minuten nachmittags unterbrochen und um 4 Uhr wieder aufgenommen.)

Baukommissär Ingenieur **Pichler**: Die k. k. Seebehörde hat nicht ermangelt, eingehende Studien über die in Betracht kommenden Hafenprojekte zu pflegen und — gestützt auf die für das Regierungsprojekt eingestellten Einheitspreise — Generalkostenvoranschläge verfaßt, um die Vor- und Nachteile dieser Gegenprojekte auf Grund positiver Daten darlegen zu können.

Die Untersuchungen des Meeresgrundes, welcher für die Stabilität und für den Fortbestand der Hafenbauten eine große Rolle spielt, ergaben, daß der karstartige tragfähige Untergrund mit Dolinen und Kuppen versehen, überall mit Schlamm bedeckt ist, welcher je nach der mehr oder weniger geschützten

Digitized by Google

Lage und den dadurch bedingten Strömungsrichtungen auch eine geringere oder größere Mächtigkeit aufweist.

Es ist somit selbstverständlich, daß bei den Vorgebirgen von S. Andrea und von Servola diese Schlammschichten stellenweise sehr gering, ja sogar ganz fehlen, während in den Buchten unterhalb Servola und bei Zaule der Schlamm eine solche Mächtigkeit erreicht, daß an einigen, dem festen Lande näheren Stellen bei starker Ebbe die Oberfläche dieser Schlammschichte über Wasser ragt.

Die um Triest befindlichen Täler sind im Laufe der Zeit durch Alluvialanschüttung entstanden und ergaben zum Beispiel die Bodenuntersuchungen in dem Zauletale, dann im Tale zwischen Servola und S. Sabba sowie auch die Untersuchungen des Terrains hinter dem Stabilimento tecnico, daß der tragfähige Untergrund stellenweise erst auf 20 Meter unter dem Nullwasserspiegel anzutreffen ist.

Die Ausführung von Hafenbauten und speziell die Konstruktion von landungsfähigen Abschlußmauern erfordern unbedingt, daß behufs sicherer Fundierung der ganze Schlamm entfernt werde und falls diese Baggerungen technisch nicht durchführbar oder mit so großen Kosten verbunden wären, daß an die vollständige Schlammbefreiung überhaupt nicht gedacht werden kann, so pflegt man eine Baggerung des Schlammes wenigstens bis zu jener Tiefe zu bewirken, welche die Herstellung eines entsprechend starken und breiten Fundamentsteinwurfes zuläßt.

Durch diese Methode erreicht man jedoch nur eine relative Sicherheit, weil eben durch entsprechend breite und mächtige Steinwürfe nur eine Gleichgewichtslage erzielt werden kann, welche in den meisten Fällen sehr kostspielige Rekonstruktionen im Laufe der Bestandjahre nach sich zieht.

Diese Untergrundverhältnisse würden also derzeit für eine Ausschließung der Bucht von Zaule und für die Inaussichtnahme der Uferstrecke zwischen dem Leuchtturm und dem Lloydarsenal oder des Ufers bei der Hochofenanlage für die Errichtung von Hafenbauten sprechen.

Von diesen beiden Uferstrecken ist jene von S. Andrea ungleich günstiger und deshalb der anderen vorzuziehen, weil dortselbst wirklich eine große Meeresfläche zur Verfügung ist, deren Untergrund sehr geringen Schlamm aufweist und nur stellenweise — insbesondere in der Nähe der Molokopfe — mit beiläufig vier Meter starken Schlammschichten bedeckt ist, während unterhalb Servola die schlammfreie Strecke sich nur auf jene Stelle beschränkt, welche von der Hochofenanlage okkupiert ist und in den angren[illegible] Teilen von der Hochofenanlage gegen di[illegible] Norden und gegen S. Sabba im Si[illegible]gkeit der Schlammschichte eine solc[illegible] bei einer Wassertiefe von für[illegible]tergrund erst auf 24 Meter v[illegible]en ist.

Es ist selbstverständlich, daß die Baggerung großer Schlammassen sehr hohe Kosten erfordert, welche einen Bau auf schlammigem gegen einen solchen auf felsigem Grunde sehr verteuern.

Behufs Beurteilung der Konvenienz vom ökonomischen Standpunkte sind drei verschiedene, jedoch in Bezug auf ihre von der Anzahl der Anlegeplätze abhängende Leistungsfähigkeit nahezu gleiche Projekte verfaßt und die bezüglichen approximativen Kostenvoranschläge berechnet worden.

Naturgemäß und im Einklange mit den Darlegungen, betreffend den schlammigen Untergrund, ergab sich, daß die Kosten der Hafenanlage in S. Andrea mit 51 Millionen Kronen wesentlich kleiner sind als jene einer Hafenanlage unterhalb Servola mit 75 Millionen Kronen, während für eine Anlage in der Bucht von Zaule das Kostenerfordernis mit Rücksicht auf die notwendige Verlegung des dort vorhandenen Petroleumhafens auf zirka 104 Millionen Kronen sich stellt.

Die Ausführung des Regierungsprojektes erfordert auch keine Industrieeinlösungen, während für den Bau eines Hafens unterhalb Servola die dort bestehende Hochofenanlage samt der angrenzenden Grundstrecke erst eingelöst werden müßte, wodurch die Kosten sich von 75 Millionen Kronen auf zirka 85 Millionen Kronen erhöhen würden.

Ebenso würde die Hafenanlage in Zaule zusammen zirka 114 Millionen Kronen erfordern, weil die dortigen Petroleumraffinerien erst eingelöst werden müßten. *(Redner verliest und erläutert sodann die von ihm verfaßten Studien über die Alternativprojekte der Erweiterung des Triester Hafens.)*)*

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger**: Ich habe die Protokolle der verschiedenen Körperschaften in Triest über diesen Gegenstand gelesen und will nur einige Punkte daraus hervorheben. In einem der Protokolle der Munizipalität oder der Handelskammer sagt der Onorevole **Kidias**: Was wollen die Herren in Wien? Was kümmern sie sich um unsere Angelegenheiten? Mögen sie nur in Wien bleiben, der Bau der Häfen ist unsere Sache! Nun, diese stolzen und unhöflichen Worte würden noch eher in den Mund eines Bürgers von Hamburg oder Marseille passen, weil dort die Bürger tatsächlich den größten Teil der Baukosten der Häfen bezahlen. Da dies aber in dem vorliegenden Falle nicht zutrifft, ist es nur richtig, daß die Herren auf unsere Stimme hören und erfahren sollen, wie viel wir für diese Bauten zu bezahlen geneigt sind. In den Publikationen des Industrierates aus den Tagen, wo das Projekt noch mit 12 Millionen präliminiert war, hieß es, daß die Triester Bürgerschaft zwei Millionen beitragen werde. In der jetzigen Regierungsvorlage heißt es, wir sollen von einer Barbezahlung überhaupt

*) Diese Studien sind als separate Publikation erschienen.

Digitized by Google

absehen und uns mit der besseren Beleuchtung der Riven und Moli begnügen und dergleichen Kleinigkeiten. Eine solche Baufführung bringt ja immer immense Vorteile für eine Stadt mit sich. Der Bau selbst bringt Geld hinein, es kommt die Approvisionierung hinzu u. s. w. u. s. w. Es ist nur recht und billig, daß man auch diese Frage aufrollt. Wenn für eine Stadt so große Vorteile geschaffen werden, muß sie irgend etwas dazu tun.

Ein Pendant zu den zitierten Bemerkungen liefert der Onorevole Geiringer, der seit 30 Jahren mit Hafenbauten sich befaßt und meint, die zwei Delegierten in die Regierungskommission seien mit dem strikten Auftrage entsendet worden, bedingungslos alles gutzuheißen, was die Regierung proponiert. Er meint, daß zu der Zeit die Pläne überhaupt noch nicht bekannt waren, daß das Ufficio tecnico zu der Zeit noch gar keine Äußerung gemacht hat und drückt sein Erstaunen darüber aus, daß Delegierte mit einem derartigen Auftrage entsendet werden. Nun, wir im Industrierate sind gewohnt, Kritik an Regierungsvorlagen zu üben, unbeschadet des Respektes, den wir der hohen Regierung entgegenbringen. Der Porto Nuovo, der Hafen in Zara sind auch Produkte einer solchen papierenen Regierungsweisheit und es kann der Regierung nur angenehm sein, wenn sie vor dergleichen Irrtümern bewahrt wird.

Zaule ist sozusagen abgetan. Von allen Seiten wird uns die Bucht als schön, aber gefährlich geschildert.

Die zweite Stelle zwischen dem Stabilimento und San Sabba ist zu teuer. Das Geld für die Einlösung würde den Bau derart verteuern, daß jede Diskussion wegfällt.

Wenn man mich nun in die Enge treibt und mir sagt: Man muß in Triest bleiben, man darf an eine andere Lokalität nicht denken, so würde ich S. Andrea sagen, in dem festen Bewußtsein, daß ich einen sehr schlechten Platz gewählt habe, aber einen besseren nicht finden kann. Wir haben hier Sturm vom Lande, Sturm vom Meere, wir haben kein Hinterland, wir müssen jeden Quadratmeter dem Meere abgewinnen. Für jeden Meter Riva müssen wir einen Meter Diga bauen. Aber das liegt einmal in der Konfiguration der Küste von Triest, es ist für dieselbe charakteristisch. Etwas anderes kann man dort nicht finden und in dieser Beziehung stimme ich mit der Regierungsvorlage und mit dem Herrn Referenten überein.

In Bezug auf die Ausgestaltung des Hafens jedoch und auf die Baukosten stimme ich nicht überein. Die Regierungsvorlage geht von unzutreffenden Voraussetzungen aus; sie prophezeit, im Jahre 1915 werde der Zuwachs an Tonnen zwei Millionen sein. Der Herr Referent verbessert das und behauptet sogar, daß dieses Ereignis schon im Jahre 1910 eintreffen werde. Wir haben einen Gesamtwarenumschlag in Triest von nur $1^1/_4$ Millionen Tonnen und um diese zu schaffen, haben wir 75 Jahre gebraucht. Mit welchem Rechte kann man nun behaupten, daß wir im Jahre 1910, respektive 1915 ein Quantum des Umschlages von drei bis vier Millionen Tonnen haben werden, daß heißt, daß wir Bremen, Genua und Marseille übertreffen und Hamburg dicht auf den Fersen sein werden? Als ich das las, machte es mir den Eindruck, als ob ich einen Roman von Jules Verne lese. Ich will jedoch an reellen, festen Ziffern beiläufig berechnen, was wir an Mehrquantum zu erwarten haben und welche Räumlichkeiten wir infolgedessen dazu brauchen. Denn das ist doch die Voraussetzung, von der wir auszugehen haben.

Ich habe die Zeiten in Triest in zwei Perioden geteilt. In Zeiten ungewöhnlicher Entwicklung und in Zeiten normaler Entwicklung.

Von 1897 bis 1902 waren die sogenannten Boomjahre. Der Zuwachs war ein ganz ungewöhnlicher, wie er in der Geschichte Triests noch nicht dagewesen ist. Welches sind die Ursachen? Erstens hatten wir einen ganz ungewöhnlichen Zuckerexport. Es waren die letzten Prämienjahre. Das Gesetz war derart, daß der Zucker sozusagen mit Gewalt zur gegebenen Zeit nach Indien hineingeschleudert werden mußte. Dieses Geschäft ist nun eingedämmt, dieser Umfang des Exportes wird nicht mehr erreicht werden. Zweitens ist es gelungen, 60.000 bis 80.000 Ballen Jute von Hamburg nach Triest für den Bedarf in Böhmen abzulenken. Dann war weiters der Weinimport. Daß man jetzt mit allen gesetzlichen Mitteln trachten wird, den Weinimport aus Italien zu hemmen, ist klar. Schließlich war da die große Entwicklung der Ölfabrik, die eine außerordentliche Menge von Waren und von Platz braucht. Es ist nicht zu erwarten, daß diese Ereignisse sich wiederholen werden. Aber selbst, wenn ich von dem Standpunkte ausgehen würde, daß diese fetten Jahre für immer bleiben, so würden wir noch immer nicht ein Quantum von 2 Millionen, sondern nur ein solches von 800.000 Tonnen erreichen.

Ich habe über den Mehrbedarf an Arbeitsfläche im Triester Hafen auf Grund der statistischen Daten über den Verkehrszuwachs der letzten zwei Dezennien eine Übersicht gemacht und den Herren im Drucke vorgelegt, welche folgende Ziffern zeigt:

Digitized by Google

A. Außergewöhnliche Entwicklung.

Durchschnitt des Gesamtwarenverkehres der Boomjahre 1897—1902 im Triester Eisenbahnverkehre.

Warenverkehr im Jahre 1897	1,415.922 Tonnen		
„ „ „ 1898	1,527.059 „	+ 111.137 Tonnen	
„ „ „ 1899	1,492.270 „	— 34.789 „	
„ „ „ 1900	1,577.201 „	+ 84.931 „	
„ „ „ 1901	1,562.393 „	— 14.808 „	
„ „ „ 1902	1,660.997 „	+ 102.604 „	
Gesamtzuwachs während dieser 6 Jahre			**249.075 Tonnen**

B. Natürliche Entwicklung.

Durchschnitt des Gesamtwarenverkehres in Triest in den letzten zwei Dezennien.

Gesamtwarenverkehr in den Jahren 1880—1889	1,116.000 Tonnen
„ „ „ „ 1890—1899	1,273.000 „
Steigerung pro Dezennium	157.000 Tonnen
„ „ Jahr	**15.700 Tonnen**
Daher voraussichtliche Verkehrssteigerung während 20 Jahren	**314.000 Tonnen**

C. Arbeitsflächen in Quadratmeter.

A. Bisheriges Gesamtareal inklusive der Neubauten im Freihafen zur Bewältigung der bisherigen Gesamtgüterbewegung von annähernd	1,137.570 Tonnen	450.000 m^2
B. Regierungsprojekt plant Zuwachs von		603.000 m^2
C. Tatsächlicher Bedarf für den natürlichen Zuwachs in 20 Jahren von	314.000 Tonnen	120.000 m^2
D. Bedarf für den Verkehrszuwachs durch Transporte der Tauernbahn von zirka	200.000—300.000 Tonnen	100.000 m^2
Gesamtbedarf an Zuwachs der Arbeitsfläche also		**220.000** m^2
Regierungsprogramm		603.000 m^2
Arealüberfluß		**383.000** m^2

E. Bedarf an Arbeitsfläche für das Mittel der außerordentlichen und gewöhnlichen Entwicklung für 20 Jahre:

a) Außergewöhnlicher Zuwachs	820.040 Tonnen	
b) natürlicher Zuwachs	314.000 „	
	1,134.040 Tonnen	
Durchschnitt, reiner Zuwachs	567.020 Tonnen	160.000 m^2
Für Tauernbahngüter wie oben	250.000 „	100.000 m^2
		260.000 m^2
Regierungsprojekt		603.000 m^2
Arealüberfluß		**343.000** m^2

Ich will, um nicht mit Ziffern zu ermüden, nicht alle Details vorbringen, sondern mich auf die Essenz beschränken. Ich habe eine feste Basis, von der ich ausgehen kann. Wir schlagen in dem Freihafen im Jahre 1,137.000 Tonnen um und dazu brauche ich einen Raum von nur 400.000 Quadratmeter. Ich schreibe 450.000, weil ich die Neubauten berücksichtigte, die mit einem Aufwande von 7 Millionen Kronen gemacht werden. Wenn die Neubauten fertig sind und ich 450.000 Quadratmeter Arbeitsfläche haben werde, so werde ich genügend Raum haben und die Klagen, daß der Raum beengt ist, werden aufgehört haben. Ich gehe also von der Voraussetzung aus, daß ich für 1,137.000 Tonnen 450.000 Quadratmeter brauche. Wie viel Raum brauche ich dann für den Zuwachs, den ich erwarte? Da komme ich zu dem Schlusse, daß die Regierungsvorlage bei der reichsten Berechnung 343.000 Quadratmeter verschwenderisch bauen will, weit über den Bedarf, und das ist der Punkt, auf den ich hinziele. Ich habe auch die Tauernbahn berücksichtigt; die größten Schätzungen für die Tauernbahn ergeben 200.000 Tonnen pro Jahr reinen Zuwachs für Triest. Ich bin weiter gegangen, ich war überhaupt optimistisch in meinen Berechnungen. Ich habe 300.000 Tonnen gerechnet. Das ist doch das Maximum, was man erwarten kann und darauf habe ich den Raum berechnet. Das Resultat aller dieser Komponenten ist, daß ich keine 600.000 Quadratmeter Zuwachs brauche, sondern nur 260.000 Quadratmeter und daß 343.000 Quadratmeter überflüssig sind. Daraus resultiert, daß ich dementsprechend meine Ausgaben vermindern kann, daß ich dementsprechend einen weniger großen Bau auf einem gefährlichen Platze auszuführen habe, daß mir der Raum für die nächsten 25 Jahre genug groß erscheint und daß ich schließlich für nichts anderes stimmen kann, als für eine Maximalauslage von 30 Millionen Kronen und die 7 Millionen Kronen, die bereits bestimmt sind, während die Regierungsvorlage von einer Totalausgabe von 94 Millionen Kronen spricht. Die ursprüngliche Anlage war ja auch kleiner gedacht.

Man hat ja jetzt auch Unterhandlungen mit den früheren Projektanten zu führen, mit den Bauunternehmern. Wenn ich auf dem Standpunkt stehe, daß es bei der früheren Anlage verbleibt, entfallen diese Schwierigkeiten.

Ich will jedoch zugeben, daß es eine Möglichkeit ist, daß selbst die phantastischen Schätzungen des Regierungsprojektes nicht nur erreicht, sondern übertroffen werden, ich bleibe aber doch bei meinem Vorwurfe, weil die Möglichkeit, unter welchen Umständen das eintreten kann, mit keinem Worte erwähnt ist. Das kann nur dann eintreten, wenn es uns möglich sein sollte, Getreideimporte für die Schweiz von Genua nach Marseille über die Tauernbahn zu lenken, wenn unter dem Drucke der Chamberlainschen Politik Deutschland seine Zollpolitik ändern würde und Getreideexporte nach Bayern möglich wären, endlich wenn unser Ausgleich mit Ungarn eines Tages scheitern sollte, so daß wir selbst Getreide einzuführen haben und Mühlen bauen müssen. In einem solchen Falle ist aber das ganze Regierungsprojekt hinfällig. Sie haben die Anlagen bei Braila und Marseille gesehen und erinnern sich, welch ungeheure Räumlichkeiten für Getreideverladungen notwendig sind. In einem solchem Falle werden wir nolens volens wenigstens 21 Kilometer von Triest weggehen müssen, in die Bucht von Panzano, welche den achtfachen Raum bei nur 40 Prozent der Baukosten bieten soll.

Ich bitte den Herrn Präsidenten, folgende Anträge zur Abstimmung zu bringen:

1. Die Inangriffnahme des Baues des Triester Hafens ist mit größter Energie und sofort anzufassen. Es wäre verhängnisvoll, wenn damit gezögert würde.

2. Die Maximalauslagen sind auf 30 Millionen Kronen einzuschränken.

3. Es sind genaue Studien über die Bucht von Panzano zu machen, damit wir von den Ereignissen nicht überrascht werden.

Mitglied kaiserlicher Rat Dr. **Schenker-Angerer:** Es sind zum Beginne der Diskussion Petitionen verlesen worden aus Kreisen, denen ich selbst angehöre und aus diesem Grunde gestatte ich mir, in dieser Frage das Wort zu ergreifen. Es waren dies eine Eingabe der Triester Spediteure und eine Eingabe einer Anzahl Triester Rheder. Ich glaube, daß ich mich in meiner Eigenschaft als Vorstandsmitglied der Austro-Americana zum Teile auch zu den Triester Rhedern rechnen darf. Ich habe in dieser meiner Eigenschaft die kommerziellen Interessen dieser Schiffahrtsgesellschaft zu vertreten und die kommerziellen Geschäfte mit dem Inlande zu leiten. Von der nautischen und technischen Seite dieser Frage verstehe ich nichts und kann infolgedessen diesbezüglich ein Urteil nicht abgeben. Ich kann darum auch die in sehr scharfen und heftigen Ausdrücken verfaßte Eingabe der Triester Rheder, von deren Verfassung und Einreichung ich übrigens keine Kenntnis hatte, weder gutheißen, noch auch widerlegen. Ich kann mich auch nicht über die Erklärungen des Herrn Baukommissärs **Pichler** äußern, sondern kann diese Ausführungen von der technischen und nautischen Seite nur mit dem größten Interesse zur Kenntnis nehmen. Wohl aber glaube ich, daß ich in meiner Eigenschaft als kommerzieller Mitarbeiter einer Triester Rhederei, aber auch in meiner Eigenschaft als Triester Hafenspediteur und auch als Hafenspediteur in Hamburg, Antwerpen, Constantinopel, Salonichi u. s. w. die kommerzielle Seite dieser Frage beurteilen darf. Da möchte ich mir nun gestatten, die Ansicht zu vertreten, daß die Frage der Ubikation in Triest eine sehr wichtige Frage ist und nicht eine sekundäre Rolle spielt.

Die Frage, in welcher Nähe der Stadt der Hafen angebracht wird, ist gerade in Triest eine sehr wichtige. Erstens haben wir einen bereits bestehenden Freihafen, mit dem wir ja noch weiter arbeiten werden im überseeischen Verkehre, aber vor allem liegen ja die Verhältnisse in Triest wie wir wiederholt hören und fühlen mußten, in Bezug auf eine leichte Anbahnung überseeischen Exportes so, daß der Triester Eigenhandel nicht in dem Maße vorwärtsschreiten konnte, als es die Entwicklung unserer Industrie erfordern würde. Es ist also gerade im Interesse der Entwicklung unseres Exportes alles festzuhalten und anzustreben, was geeignet ist, dem Triester Eigenhandel die notwendige Unterstützung im weitesten Maße zu geben. Der Eigenhandel wird sich aber ungemein leichter bessern und regsamer entwickeln können, wenn der Hafen möglichst im Kontakte mit der Stadt bleibt. Je weiter weg wir von der heutigen Stadt, von dem jetzigen Freihafen gehen werden, desto mehr bringen wir damit Triest und damit unseren wichtigen Seehandelsplatz in Gefahr, nichts anderes als unser Seeumschlagsplatz zu werden. Und das allein brauchen wir nicht, wir brauchen einen Handelsplatz in Triest, der als Vermittler unserer Industrieerzeugnisse über See dienen muß. Aus diesem Grunde glaube ich, daß gerade für Triest die möglichste Nähe des Hafens zur Stadt als ein sehr maßgebender und wichtiger Punkt zu betrachten ist. Ich möchte darauf hinweisen, daß Bremerhafen ein Importhafen für Stapelartikel, zum Beispiel Baumwolle und afrikanische überseeische Artikel ist, die in großen Mengen importiert werden, als Exporthafen ist es hauptsächlich nur ein Auswandererhafen, während gerade jene Hafenstädte, welche einen Großhandel haben, welche Welthandelsplätze sind, trachten, ihre Häfen in der Nähe zu behalten.

Ich verweise nur auf die kostspielige Ausdehnung des Hamburger Hafens, der mit kolossalen Mitteln im Herzen der Stadt selbst ausgeführt wurde. Ebenso verhält es sich mit der Erweiterung der Dockanlagen in London, wo man kolossale Summen dafür verwendete, diese Dockanlagen so nahe als möglich zur Stadt zu haben. Man fühlt auch bereits in New-York die nachteiligen Wirkungen der Entfernung des New-Yorker Hafens immer mehr, weil die Konkurrenz der anderen amerikanischen Häfen größer wird und diese wegen der leichteren Entladung, größerer Nähe des Handelsplatzes und billigerer Kosten — denn je weiter weg der Hafen von der Stadt ist, desto teuerer müssen die Umschlagspesen sein — immer mehr Anziehungskraft gewinnen. Ich glaube, vom kommerziellen Standpunkte und ich spreche aus eigener Erfahrung, daß gerade in Triest der Gesichtspunkt der möglichsten Nähe der neuen Hafenanlage zur Stadt besonders wichtig und im Auge zu behalten ist.

Ich bin daher mit meiner Ansicht in einer leichten Divergenz mit Herrn Economo, indem ich sage: S. Andrea verdient den Vorzug nicht nur, wenn es technisch die gleichen Bedingungen hätte, wie entfernter liegende Punkte, sondern S. Andrea verdient selbst dann den Vorzug, wenn gewisse technische und nautische Nachteile in Kauf genommen werden müßten, die bei anderen Plätzen nicht vorhanden sind. Diese technischen und nautischen Vor- und Nachteile abzuwägen, verstehe ich nicht und ich glaube, es wird überhaupt sehr schwer sein, daß ein Industrieller oder ein Kaufmann sich darüber wirklich ein richtiges und verläßliches Bild machen kann. Ich kann nur betonen, daß ich wohl glaube, daß die berufenen Organe, welche die Verantwortung für dieses Für und Wider und dieses zu überlegen haben, gewiß mit der größten Sachkenntnis und größten Vorsicht vorgehen werden, um so mehr als eine sehr böse und traurige Erfahrung gerade bezüglich der ersten Hafenanlage in Triest gemacht wurde.

Was das Ausmaß der auszuführenden Bauten anbelangt, waren die Ausführungen meines Vorredners in vielen Beziehungen sehr interessant und richtig, aber ich möchte auch zu bedenken geben, daß bei Bauten, wie bei den Triester Hafenanlagen, das Zuklein viel gefährlicher wäre und in der Zukunft viel kostspieliger würde, als die eventuelle Gefahr, sofort zu große Bauten zu haben.

Ich glaube, daß diese Gesichtspunkte, insbesondere der kommerzielle Gesichtspunkt derjenige ist, der uns in erster Linie bei einer Beschlußfassung als Beirat der Regierung für die Interessen der Industrie, des Handels und des Gewerbes zu leiten hat. Für den Fall, als es zu einer Abstimmung kommen sollte, würde ich mir gestatten, folgenden Antrag zu stellen:

„Der Industrierat hat von den Darlegungen über die Alternativprojekte hinsichtlich des Ausbaues der Triester Hafenanlagen Kenntnis genommen und spricht seine Meinung dahin aus, daß im Interesse der gedeihlichen Entwicklung Triests als Handelsplatz der neu anzulegende Hafen so nahe zur Stadt und dem bestehenden Freihafen erbaut werde, als die technischen und nautischen Verhältnisse es gestatten."

Wie nahe es die technischen Verhältnisse gestatten, könnten wir kaum urteilen.

Mitglied **Economo**: Durch die Ausführungen meines Vorredners werde ich eines großen Teiles derjenigen Dinge, welche ich vorbringen wollte, überhoben, nämlich was den kommerziellen Teil der Frage betrifft. Was die Distanz betrifft, bin ich mit dem Herrn kaiserlichen Rate Schenker-Angerer nicht ganz einverstanden. Falls der Hafen bei S. Andrea im Vergleiche zu Zaule und Servola große Nachteile aufgewiesen hätte, wäre der Vorteil der Nähe nicht besonders in die Wagschale gefallen; besonders nicht, wenn ein Hafen in Servola — S. Sabba besser konvenieren würde, da ja durch den neuen im Bau begriffenen Tunnel, unter die Montuzza, die Distanz Servola (zukünftiger Holzlagerplatz) und Zentrum der Stadt derart abgekürzt

Digitized by Google

wird, daß vom heutigen Freihafen bis nach Servola die Entfernung kaum um 300 bis 400 Meter länger sein wird, als vom heutigen Freihafen zum Anfange, respektive zum Ende des S. Andrea-Hafens. Nachdem nach den Informationen, welche ich bekommen habe und nach den Studien, welche in dieser Hinsicht gepflogen worden sind, aber auch andere Faktoren gegen Zaule und Servola sprechen, fällt die Distanzfrage für S. Andrea ebenfalls ins Gewicht und ich schließe mich daher des Ferneren den Ausführungen des Herrn kaiserlichen Rates an.

Ganz entschieden muß ich dem Herrn kaiserlichen Rat Schweiger entgegentreten, wenn er von einem Hafen von Panzano spricht. Ich begreife nicht, wie man auf die Idee des Hafens bei Panzano kommen kann. Es ist ein absolut falscher Standpunkt und dort könnte höchstens der Hafen in einem Momente des Ärgernisses gemacht werden, um der Stadt Triest eine Bosheit anzutun.

Denn ich sehe gar keinen Vorteil des Hafens von Panzano ein. Bei einer derart kolossalen Auslage, wie man zu machen die Absicht hat, spielt dieser geringe Unterschied, den die Anlage in Panzano eventuell darstellen würde, keine Rolle, wenn man alles übrige in Betracht zieht. Es würde sich ja nicht bloß darum handeln, den Hafen in Panzano zu machen, sondern wie es in Amerika geschehen ist, eine große neue Stadt zu gründen. Denn heute ist dort beinahe gar nichts als Fischerhütten. Das würde solche ungeheure neue Auslagen verursachen, die einfach inkalkulabel sind. Der einzige Vorteil von Panzano wäre, daß es um so und so viele Kilometer näher dem Inlande gelegen ist und daß infolgedessen der Transport auf den Bahnen sich eventuell um so und so viel Kreuzer billiger gestalten würde. Diesen Vorteil könnte man jedoch auch anders haben. Wie der Bau der Tauernbahn beschlossen worden ist, hat man, trotzdem viel billigere Projekte vorgelegen sind, aus gewissen strategischen und anderen Motiven doch das jetzige Projekt vorgezogen. Von Görz hat die Bahn eine kolossale Steigung, die sie dann nach Triest wieder hinunter durchzumachen hat.

Die Tunnels u. s. w. werden so große Kosten verursachen, die Verzinsung und die Mehrkosten an Kohle, um die Steigung zu überwinden, werden eine ewige Belastung des Budgets sein, und das hätte sehr leicht vermieden werden können, indem man die Bahn von Görz längs des Meeres hätte hinunterführen können. Aber bei einer solchen Frage kommt eben nicht nur in Betracht, ob man um einige wenige Heller wird billiger fahren können oder weniger Kohle brauchen wird, sondern es sind andere gewichtige Motive, welche hier in die Wagschale fallen. Deshalb sollte auch der Hafen von Panzano ganz beiseite gelassen und nicht weiter in ernste Diskussion gezogen werden. Wir haben gehört, daß gesagt wurde, es würde hier ein Verhältnis entstehen, wie zwischen Bremen und Bremerhafen. Das Verhältnis zwischen Triest und Panzano ist aber ein ganz anderes. Bremerhafen ist der Hafen von Bremen, alles, was über Bremerhafen geht, kommt über Bremen. Bremerhafen ist direkt die Mündung von Bremen. Hier wären alle Millionen, welche seit Jahren für Triest aufgewendet, alle Opfer, die für Triest gebracht worden sind, und die jetzt durch die Tauernbahn für Triest gebracht werden, ins Wasser geworfen, dadurch, daß man zu Triest direkt einen Konkurrenzhafen schaffen würde, so daß mit der Zeit Triest an Bedeutung verlieren und in Panzano schließlich, vielleicht in hundert Jahren, eine neue Stadt entstehen würde. Das Verhältnis zwischen Triest und Panzano wäre also ein ganz anderes als zwischen Bremen und Bremerhafen oder zwischen Hamburg und Kuxhafen u. s. w., so daß hier überhaupt ein Vergleich nicht möglich ist. Die Dampfer, die nach Triest kommen und später kommen werden, werden nicht nur Transitowaren mitbringen, sondern teilweise Transitowaren und teilweise Waren, die für Triest bestimmt sind, oder Waren, die in Triest manipuliert werden sollen. Es müßten also die Schiffe nach Triest kommen, dort einen Teil ihrer Waren löschen und dann nach Panzano hinunterfahren, was mit einem kolossalen Zeitverlust verbunden wäre.

Herr Schweiger hat weiters gewisse Momente hervorgehoben, denen eine derart große Hafenanlage, wie sie projektiert ist, seiner Meinung nach nicht entspricht. Darauf kann ich nur erwidern: Wenn man etwas bauen will, was demjenigen entspricht, was man unmittelbar im schlimmsten Falle voraussehen kann, nach Annahmen, die auf gar keiner genügenden positiven Basis beruhen, sondern hauptsächlich nur auf der Ausdehnung, welche bisher stattgefunden hat, so könnte man, nach demjenigen, was man sich von der Tauernbahn erwartet, eine derart kolossale Zunahme haben, daß der Hafen absolut nicht mehr entsprechen könnte.

Der dermalige Hafen ist auch einer solchen Idee entsprechend gebaut worden. Es war nicht eine Riva, nicht ein Molo fertig, so haben sie sich schon als ungenügend erwiesen, so daß man immer dazu bauen mußte. Heute noch wird ununterbrochen in dem alten Freihafen gearbeitet, kein Jahr ist damit ausgesetzt worden. Wenn man den Bau heute nach den statistischen Ziffern über das bisherige Wachstum des Verkehrs limitieren würde, so wäre das ein außerordentlich engherziger Standpunkt, weil man dann überhaupt für unvorhergesehene Fälle und für die erhoffte größere Erweiterung des Handels und Verkehrs nichts hat. Man muß deshalb nicht in den Fehler verfallen, zu eng zu bauen, sondern man muß jetzt so viel als möglich schaffen. Das kann nie verlorenes Geld sein, sondern es würde nur dann das Doppelte kosten, wenn wir jetzt Stückarbeit machen.

Daß die Stadt Triest gar nichts beiträgt, ist auch nicht richtig. Erstens hat sie zwei Millionen bereits

Digitized by Google

beigetragen, die sie à fond perdu gezahlt hat. Weiters habe ich hier ein Übereinkommen zwischen der Regierung und der Gemeinde, in welchem es heißt: „Die Gemeinde übernimmt die Ausgestaltung und Herstellung der Straßendecke an den für öffentliche Straßenzwecke und Handelsoperationen bestimmten, durch Anschütten der Riven verbreiterten Flächen, sowie an der Zufahrtsstraße zwischen dem neuen Freihafengebiet und wird für die Instandhaltung derselben und der Kanäle Vorsorge treffen. Die Verpflichtung der Gemeinde zur Instandhaltung der Straßendecke der im Zollhafen bereits bestehenden und im Bau begriffenen Moli beginnt vom Tage der Genehmigung des zwischen der Staatsverwaltung und der Gemeinde Triest zu schließenden Übereinkommens. Die Gemeinde übernimmt die Beleuchtung der erweiterten Riven, der Moli, der Riven und des Molo am Holzlagerplatze unter Servola, der Zufahrtsstraße zum neuen Hafengebiete in S. Andrea einschließlich der dazu notwendigen Anlagen. Die Gemeinde übernimmt die Säuberung im Bereiche des Zollhafens einschließlich der Zufahrtsstraße zum Freihafengebiet. Die Gemeinde verzichtet auf jede Entschädigung für die Rückabtretung der von ihr mit Vertrag vom 15. März 1901 erworbenen Meeresuferfläche unter Servola". Dazu kommt die Wasserversorgung u. s. w. Was das für Ziffern sind, ist heute gar nicht zu berechnen. Es werden gleich anfangs sehr hohe Summen sein und sie können mit der Zeit derart steigen, daß das Momente sind, die sehr schwer in die Wagschale fallen.

Ich kann den Herren also nur wiederholt ans Herz legen, für das S. Andreaer Projekt die Stimme abzugeben.

Das einzige, was aus den Ausführungen der Eingabe eines Teiles der Rheder von Triest hervorzuheben wäre, ist vielleicht der Umstand, daß, wenn der Hafen in S. Andrea gebaut würde und der Holzlagerplatz nach Servola hinunterkommt, für die weitere Entwicklung der Industrie in Triest effektiv wenig vorgesehen ist: gegen Barcola, wegen des Berges, gegen S. Andrea, weil alles freie Gebiet weggenommen ist, gegen Servola, weil der letzte freie Uferplatz weggenommen wird. Infolgedessen wird das einzig mögliche in Triest gelegene Gebiet Zaule sein, wenn man nicht irgendwo rückwärts hineingehen will, wo man kein Meer hat. Und da wäre allerdings von der Regierung in Betracht zu ziehen, daß da etwas geschehen sollte, und zwar nicht erst, wenn die Industrien schon bestehen, sondern man sollte studieren, mit so geringen Kosten als möglich, zugleich mit der Anlage des S. Andreaer Projektes einen Molo in Zaule zu bauen und wenn möglich den Bahnstrang bis nach Zaule weiter zu führen, damit dort Industrien entstehen können, welche heute abgeschreckt werden, weil sie absolut keine Verbindung haben.

Ich würde also erstens das Projekt S. Andrea empfehlen und zweitens den Antrag stellen, den Molo in Zaule herzustellen und die Bahnverbindung nach Zaule auszudehnen.

Mitglied Kommerzialrat **Singer:** Auf der Tagesordnung steht ein Antrag, die Regierung werde ersucht, die Alternativprojekte vorzulegen. Wir sind aber heute in der Geschäftsbehandlung über diesen Antrag hinausgegangen. Man hat sich nämlich in eine meritorische Debatte über die Hafenprojekte selbst eingelassen. Es ist selbstverständlich, daß man uns nicht zumuten kann, jetzt sofort eine endgültige Entscheidung zu treffen. Entweder hat unser Votum einen Wert oder es hat keinen. Wenn es keinen Wert hat, dann geben wir es nicht ab. Wenn es aber einen Wert haben soll, dann kann man uns nicht zumuten, daß wir es selbst entwerten sollen, indem wir nach Anhörung mündlicher Gutachten schon eine definitive Entscheidung fällen. Andernteils sind von einem Mitgliede des Komitees Berechnungen gemacht worden, daß das Bedürfnis für den Hafen nicht so groß ist, als es gemeiniglich geschätzt wird. Ich selbst habe mir schon in der vorigen Sitzung diese Meinung auszusprechen erlaubt und sie, wie ich glaube, auch einigermaßen begründet. Gegen eine ganz ausreichende Erweiterung des Triester Hafens bin ich nicht, wohl aber der Kosten wegen gegen eine nicht motivierte, über eine fachmännisch begründete Schätzung des Bedarfes hinausgehende Erweiterung.

Ich werde einen Antrag stellen, erlaube mir aber noch, Herrn Dr. Schenker-Angerer zu bitten, seinen Antrag zurückzuziehen, weil wir noch nicht in der meritorischen Debatte sind. Nach diesem Antrage sollten wir heute beschließen, daß der neue Hafen nahe der Stadt errichtet werden soll. Daß man es machen will, ist ja selbstverständlich. Wenn aber ein solcher Beschluß hinausdringen würde, müßte man glauben, dieses Moment sei von ausschlaggebender Bedeutung. Es wird gesagt: So nahe, als technisch möglich ist; die Kosten kommen aber auch in Betracht. Daß es den Triestinern angenehm wäre, den Hafen nahe dem Café Specchi zu haben, ist selbstverständlich. *(Heiterkeit.)* Wir brauchen einen österreichischen Hafen, aber nahe dem Café Specchi muß er gerade nicht sein, das ist nicht unbedingt notwendig.

Und nun erlaube ich mir, einen Antrag vorzulegen, von dem ich glaube, daß er die Einstimmigkeit für sich haben kann, und auf diese soll man in einem solchen Falle Wert legen.

„Das Subkomitee anerkennt neuerlich die Dringlichkeit einer beschleunigten Erweiterung des Hafens von Triest. Es ersucht den Referenten, in kürzester Frist das Gutachten über die in der heutigen Sitzung erörterten Alternativprojekte, eventuell Anträge über die Änderung des Beschlusses

des Subkomitees vom Jänner 1903 zu erstatten.

In Erwägung, daß von einzelnen Mitgliedern des Komitees die Vermehrung der nutzbaren Fläche um 260.000 Quadratmeter für die nächsten 15 bis 20 Jahre als genügend bezeichnet wird, wird die Regierung ersucht, über die Art und Kosten der Anlage unter der obigen Voraussetzung eine Äußerung dem Komitee zukommen zu lassen."

Mitglied kaiserlicher Rat Dr. **Schenker-Angerer**: Nachdem ich jetzt den Antrag des verehrten Mitgliedes Singer gehört habe und daraus zu entnehmen ist, daß, wenn dieser Antrag angenommen wird, dieses Thema nochmals zur Diskussion kommt, ziehe ich meinen Antrag zurück.

Mitglied Ritter v. **Hütterott**: Ich möchte bitten, den ersten Teil des Antrages Singer, die Einleitung jedenfalls so voranzusetzen, so daß er im Beschlusse mitinbegriffen ist.

Vorsitzender: Das wird ohnedies geschehen.

Handelsminister Freiherr v. **Call**: Wir werden jetzt, wie es den Anschein hat, zur Abstimmung kommen und sohin zum nächsten Gegenstande der Tagesordnung übergehen. Nachdem unter den drei Gegenständen der heutigen Tagesordnung der jetzt behandelte gewiß der weitaus wichtigste war, möchte ich einer angenehmen Pflicht entsprechen, indem ich sämtlichen Herren für die außerordentlich interessanten Darlegungen, die wir heute gehört haben, meinen aufrichtigsten Dank ausspreche. Es sind verschiedene Ansichten geäußert worden und die Aufgabe des Komitees besteht eben darin, die Regierung für ihre wichtigen und weittragenden Entschließungen zu informieren, so daß ich sämtliche Anregungen, sei es in dem einen, sei es in dem anderen Sinne nur mit Dank begrüßen kann.

Ich erlaube mir ferner, aufmerksam zu machen, und es ist auch von verschiedenen Herren darauf hingewiesen worden, daß die Frage eine in der Tat dringende ist. Wir hätten ja schon heuer im Sommer zu bauen anfangen sollen. Dadurch, daß verschiedene Meinungsdifferenzen aufgetaucht sind, deren Austragung im Interesse der Sache wünschenswert war, hat sich die Inangriffnahme des Baues verzögert.

Die Herren werden aber mit mir einer Meinung sein, wenn ich sage, daß der Baubeginn im nächsten Jahre eine unbedingte Notwendigkeit ist, damit wir mit Rücksicht auf die bevorstehende Vollendung der Tauernbahn nicht in die außerordentlichsten Verlegenheiten kommen.

Zur Sache selbst möchte ich eine Meinung heute nicht äußern. Es wird sich aus dem zu gewärtigenden Berichte ergeben, welche von den verschiedenen Alternativen die zweckmäßigste ist. Ich glaube, daß, wie ich bei einer früheren Gelegenheit bereits bemerkt habe, der Hafen von S. Andrea wohl nicht das Ideal eines Hafens ist; aber darum handelt es sich nicht. Wir müssen mit den gegebenen Faktoren rechnen, wir sind nicht in der Lage, wie Rußland es getan hat, an einem besonders günstigen Punkt der Küste den Hafen anzulegen, sondern müssen auf die Bedürfnisse von Triest und darauf Rücksicht nehmen, daß der Ausgangspunkt der Tauernbahn nicht eine Sackgasse bilde, sondern für die Weiterbeförderung der Waren in ausreichender Weise Vorsorge getroffen werde.

Ich wiederhole daher die Bitte, es möge dem Komitee gefällig sein, sobald als möglich zu einer definitiven Schlußfassung zu gelangen, um die Regierung in die Lage zu versetzen, auf Grund seines gewichtigen Votums ihren definitiven Beschluß fassen zu können.

Vorsitzender: Im Namen des Subkomitees erlaube ich mir, seiner Exzellenz dem Herrn Handelsminister für die anerkennenden Worte, die er dem Subkomitee zu teil werden ließ, herzlichst zu danken und gleichzeitig die Gelegenheit zu benützen, um im Namen des Subkomitees dem Herrn Handelsminister zu danken, daß die Herren Beamten seines Ressorts uns so außerordentlich wirksam und eifrig unterstützt haben, wie wir dies zu wiederholten Malen mit großer Freude konstatieren konnten.

Mitglied **Günther**: Ich weiß nicht, ob die Herren mich nochmals zum Referenten bestimmen wollen. Wenn aber das der Fall wäre, kann ich jetzt schon sagen, daß ich nicht so ohneweiters mit dem Schlußsatze des gestellten Antrages einverstanden sein kann, und zwar aus folgender Erwägung: Wir sollen nur 260.000 Quadratmeter bauen. Die Diguen werden erforderlich sein, ob wir 260.000 Quadratmeter oder das Doppelte herstellen. Was kann gespart werden? Gespart werden kann ein Molo und ein Stück Riva, alles andere muß aber hergestellt werden, wie ich es in meinem ersten Antrage vorgebracht habe. Wir sparen also relativ eine Kleinigkeit und schaffen dadurch ein Stückwerk. Ob es um so viel weniger schwierig ist, statt 100 Millionen 90 Millionen zu bewilligen, weiß ich nicht; es handelt sich höchstens um 10 Millionen, wenn wir diesen Molo neben dem Arsenal und eine Riva bauen und deswegen bitte ich Sie, bevor Sie über diesen Antrag abstimmen, sich darüber klar zu werden, ob wir nicht etwas schaffen, was uns nachher tausendmal leid tut.

Mitglied Kommerzialrat **Singer**: Es handelt sich nicht darum zu beschließen, daß und ob nur 260.000 Quadratmeter gebaut werden. Man baut alles für einen gewissen Bedarf. Man baut eine

Digitized by Google

Bahn für einen Bedarf und ein Haus für einen Bedarf. Hier handelt es sich um die Schätzung des Bedarfes; die Meinungen sind geteilt. Nun wird von ernster Seite gesagt, der Bedarf ist nicht so hoch zu schätzen. Die großen Kosten schrecken heute die Leute zurück; glauben Sie, daß Sie, wenn man heute hört, ein Molo hat sich gesenkt, leicht für große Bauten die große Summe haben wird?

Eifern Sie nicht so sehr, sich für eine große Summe zu engagieren, vielleicht wird es möglich sein, in geringerem Umfange mit weniger Kosten das Projekt herzustellen. Ich habe mit meinem Antrage nicht vorgegriffen, aber es geht nicht an, auszuschließen, daß, wenn von ernster Seite etwas behauptet wird, darüber Erhebungen gepflogen werden. Daß man so unbedingt für große Ausgaben sein muß und an Projekten nicht Kritik üben kann, sehe ich nicht ein. Der Antrag kann jedenfalls angenommen werden.

Vorsitzender: Ich möchte auch glauben, daß der Herr Referent, bevor er in die Lage kommt, sein Referat zu erstatten, wissen soll, welchen Einfluß der Bau von bloß 260.000 Quadratmeter und welchen Einfluß der Gesamtbau auf die Kosten hat. Er kann ja im Berichte zu dem Schlusse gelangen, daß der Bau von 260.000 Quadratmeter sich nicht als praktisch erweist, aber der Antrag Singer kann immerhin angenommen werden.

Mitglied **Günther:** Ich fürchte, ich komme wieder zu einem anderen Schlusse, und dann sagt das geehrte Subkomitee wieder nein und ich habe die Arbeit wieder einmal umsonst gemacht. Wenn Sie die Hafenanlagen bei S. Andrea machen wollen, müssen Sie die Riva so weit ins Meer bauen, wie es projektiert ist, sonst können Sie den Hafen nicht mehr vergrößern. Ersparen können Sie nur ein Stück Molo und die eine Riva. Ob es nun ihren Intentionen entspricht, wegen dieser relativen Kleinigkeit die Sache möglicherweise in einer ungünstigen Weise auszuführen, weiß ich nicht.

Sektionsrat Dr. **Karmiński:** Es wird vielleicht die Debatte abkürzen, wenn ich darauf hinweise, daß durch den Antrag Singer durchaus nicht dem künftigen Beschlusse des Industrierates präjudiziert wird, sondern daß lediglich über die im Zuge der Debatte zur Erwägung gestellten Anregungen des Herrn kaiserlichen Rates Schweiger eine Äußerung der Regierung veranlaßt werden soll.

Mitglied **Economo:** Ich begreife nicht recht die Tragweite dieses Antrages. Der Herr Referent hat die ganze Hafenfrage studiert und ein Referat mit bestimmten Anträgen erstattet. Wir wollten über diese Anträge nicht beschließen, weil wir die Alternativprojekte nicht vor uns hatten. Wir haben die Regierung gebeten, uns die Alternativprojekte vorzulegen. Diese liegen vor und bestätigen vollständig die Anträge des Herrn Günther. Infolgedessen kann der Referent wieder seine Anträge aufrecht erhalten, und das Subkomitee wird um keinen Schritt weiter sein, als es heute ist. Die Herren der Seebehörde sind heute hier und alle Fragen, welche eventuell zweifelhaft sind, können erörtert werden. Ich weiß nicht, warum man die Sache vertagen will, die Herren könnten morgen eventuell alle noch irgendwie wünschenswerten Informationen haben.

Sektionsrat Dr. **Karmiński:** Die Anberaumung einer Sitzung für morgen wäre wohl ausgeschlossen; es muß den Herren doch die Möglichkeit gegeben sein, die Sache zu studieren und die bezüglichen allfälligen Vorlagen zu lesen.

Vorsitzender: Wir werden das Bureau ersuchen, den Bericht des Herrn Baukommissärs Pichler sowie die Eingabe der Rheder in Druck legen zu lassen. Auf Grund dieser Vorlagen wird der Herr Referent seinen Bericht erstatten, und wenn dieser fertig ist, also in ungefähr 14 Tagen, könnte eine Sitzung stattfinden

Mitglied **Günther:** Ich brauche vielleicht nur 24 Stunden.

Sektionsrat Dr. **Karmiński:** Die Vorlage des Protokolles und der Drucksachen kann ich innerhalb acht Tagen sicherstellen. Wie ich den Referenten kenne, glaube ich, daß wir in der Lage sein werden, in acht bis zehn Tagen eine vollkommen vorbereitete Sitzung abzuhalten.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer:** Ich möchte bitten, an einem Montag.

Vorsitzender: Also vielleicht Montag über acht Tage. *(Zustimmung.)* Nachdem Herr Dr. Schenker-Angerer seinen Antrag zurückzieht, gelangt der Antrag Singer zur Abstimmung; der Antrag Schweiger ist in dem Antrage Singer inbegriffen, nur wird dabei vermieden, die im Antrage Schweiger genannte Summe von 30 Millionen anzuführen.

Der Antrag Singer lautet:

„Das Komitee anerkennt neuerlich die Dringlichkeit einer beschleunigten Erweiterung des Hafens von Triest und ersucht den Referenten, in kürzester Zeit das Gutachten über die in der heutigen Sitzung erörterten Alternativprojekte, eventuell Anträge über allfällige Änderungen des Beschlusses des Industrierates vom 26. Jänner 1903 zu erstatten.

In Erwägung, daß von einzelnen Mitgliedern des Komitees die Vermehrung der

nutzbaren Fläche um 260.000 Quadratmeter für die nächsten 15 bis 20 Jahre als genügend bezeichnet wird, wird die Regierung ersucht, über die Art und Kosten der Anlage unter der obigen Voraussetzung eine Äußerung dem Komitee zukommen zu lassen."

Ich erachte es als selbstverständlich, daß die Äußerung der Regierung dem Referenten schon vorher bekannt wird, nicht erst hier bei der nächsten Sitzung, damit er über die Äußerung der Regierung schon referieren kann.

Mitglied **Günther:** Es wird mir also auch gestattet sein, allenfalls einen bestimmten Antrag zu stellen?

Sektionsrat Dr. **Karmiński:** Gewiß!

Mitglied **Economo:** Ich bitte, über die zwei Absätze des Antrages Singer getrennt abstimmen zu lassen, denn ich gestehe offen, daß ich absolut gegen den zweiten Absatz stimmen muß.

Vorsitzender: Ich werde getrennt abstimmen lassen. Diejenigen Herren, welche den ersten Absatz des eben verlesenen Antrages Singer annehmen, wollen die Hand erheben! *(Geschieht.)* Der erste Absatz des Antrages Singer ist einstimmig angenommen.

Es gelangt nunmehr der zweite Absatz des Antrages Singer zur Abstimmung. Diejenigen Herren, welche demselben zustimmen, wollen die Hand erheben! *(Geschieht.)* Es sind fünf Stimmen. Ich bitte um die Gegenprobe! *(Nach Abstimmung.)* Es sind abermals fünf Stimmen. Es sind also fünf Stimmen dafür, fünf Stimmen dagegen; ich entscheide zu Gunsten des Antrages Singer, welcher sohin angenommen ist. *(Rufe: Bravo!)*

Damit ist dieser Gegenstand erledigt.

5.

Zuschrift des k. k. Baukommissärs Josef Pichler, betreffend Alinea 2 des in der 6. Sitzung des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehrs angenommenen Antrages des Mitgliedes Julius Singer.

An das

Bureau des Industrierates im k. k. Handelsministerium.

Auf die laut des in der Sitzung am 18. d. M. gefaßten Beschlusses des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehrs an die Regierung gestellte Anfrage wird nachstehendes eröffnet:

Ohne auf die im Subkomitee des Industrierates hinsichtlich der nutzbaren Flächen der Hafenanlagen in S. Andrea angestellten Berechnungen näher einzugehen, wird bemerkt, daß eine Fläche von 260.000 Quadratmeter den Molo V und 815 Meter der Riva VI umfassen würde. Da aber Molo V und Riva VI samt dazu gehörigem Wellenbrecher, welche Arbeiten bereits genehmigt und in Ausführung begriffen sind, dazu dienen sollen, das Defizit des alten Hafens (Freigebiet) zu übernehmen, so müssen diese beiden Objekte sowie deren Kosten bei der gegenständlichen Berechnung ausgeschaltet werden.

Es ist selbstverständlich, daß bei der Projektierung der Hafenanlage in S. Andrea das Flächenausmaß wesentlich durch das Erfordernis an Schiffsanlegeplätzen, somit durch die erforderliche Kailänge bedingt ist.

Bei Berücksichtigung dieser beiden Momente würde die Hafenanlage im Ausmaße von 260.000 Quadratmeter nutzbarer Fläche sich daher auf Molo VI und 360 Meter der Riva VII erstrecken. Hiezu käme noch die für den Rangierbahnhof samt Zufahrtsstraßen notwendige Herstellung des an das Lloydarsenal angrenzenden Teiles der Riva VII im Ausmaße von rund 40.000 Quadratmeter. Die Kosten dieser Herstellungen würden sich auf 27·5 Millionen Kronen belaufen.

Da die Herstellung des ganzen neuen Projektes inklusive Molo VII mit rund 37½ Millionen Kronen berechnet ist, so würde sich hienach ein Ersparnis von zirka 10 Millionen Kronen ergeben.

Es muß jedoch bemerkt werden, daß der vorläufige Wegfall des Molo VII kostspielige Sicherungsarbeiten für die rückwärtige freie Anschüttung notwendig machen würde und es fraglich erscheint, ob unter diesen Modalitäten dieselben Einheitspreise, wie bei gleichzeitiger Vergebung der Gesamtarbeiten zu erzielen sein würden.

In der vorliegenden Berechnung sind die Kosten der Hafenausrüstung nicht berücksichtigt, weil ohnehin die Absicht vorliegt, diese Arbeiten sukzessive nach Maßgabe des jeweiligen reellen Bedürfnisses durchzuführen.

Wien, 24. November 1903.

Josef Pichler,
k. k. Baukommissar.

Gesehen:

Ebner,
Präsident der k. k. Seebehörde.

6.

Zuschrift des k. u. k. Seebezirkskommandos in Triest vom 25. November 1903 und Gutachten des k. u. k. Korvettenkapitäns Leopold Sellner, betreffend die Hafenanlage in S. Andrea.

An das k. k. Handelsministerium (Bureau des Industrierates)

Wien.

Triest, am 25. November 1903.

Dem mit der geschätzten Note ad Z. 5726/H. M. vom 20. November l. J. gestellten Ansuchen gerne entgegenkommend, hat das Seebezirkskommando dem k. u. k. Korvettenkapitän Leopold Sellner den Auftrag gegeben, das gewünschte nautische Gutachten über das Regierungsprojekt zu der neuprojektierten Hafenerweiterung bei S. Andrea, beziehungsweise über die aus einzelnen Reederkreisen dagegen erhobenen Einwendungen sogleich zu verfassen.

Das fertiggestellte Elaborat wird dem k. k. Handelsministerium (Bureau des Industrierates) anverwahrt übermittelt.

Demselben wird von hier aus vollinhaltlich beigepflichtet. Das Seebezirkskommando glaubt bei dem Anlasse seiner Anschauung dahin Ausdruck geben zu sollen, daß nach hierortlichem Dafürhalten nur mit der Ausführung des Regierungsprojektes und zwar in seinem vollen Umfange die Gewähr geboten ist, die fragliche Erweiterung der gegenwärtigen Hafenanlage in Triest einer den allseitigen Interessen Rechnung tragenden Lösung zuzuführen.

Nur mit der geplanten Erweiterung des Hafens in S. Andrea wird vom maßgebenden wirtschaftlichen und ökonomischen Standpunkt der nicht zu umgehenden ersten Kardinalforderung, der möglichst engen Angliederung der Neubauten an den schon bestehenden Hafen entsprochen.

Die zweite Frage ist, ob die projektierte Anlage auch den nautischen Anforderungen genügt; darüber spricht sich das beigelegte Gutachten eingehend rückhaltlos im bejahenden Sinne aus.

Der Umstand und der Hinweis, daß von Natur aus noch geschütztere Örtlichkeiten als die Uferstrecke bei S. Andrea in der nächsten Umgebung Triests vorhanden sind, unterliegt gewiß keiner Anfechtung, kann aber, da, wie gesagt, der nautische Standpunkt

Digitized by Google

nicht allein das ausschlaggebende Argument in der Frage bildet, ruhig bei Seite gelassen werden.

Dies wird um so mehr für richtig gehalten, als jenen von den Gegnern des Projektes ins Auge gefaßten Örtlichkeiten aus mehrfachen anderen maßgebenden Gründen nicht der Vorzug gegenüber dem Regierungsprojekte eingeräumt werden kann.

Dem k. k. Handelsministerium diene noch zur gefälligen Kenntnis, daß Korvettenkapitän Sellner zu der am 30. November l. J. 10 Uhr vormittags anberaumten Sitzung des verehrlichen Industrierates in Wien eintreffen wird und ermächtigt ist, nach Wunsch auch weitere mündliche Erklärungen abzugeben.

Weck,
Konteradmiral.

Gutachten des k. u. k. Korvettenkapitäns Leopold Sellner, betreffend die gegen die neuprojektierte Hafenerweiterung in S. Andrea in der Denkschrift österreichischer Rheder ausgeführten Einwendungen, Bedenken und Bemänglungen in nautischer Beziehung.

Zufolge der an mich mit Zuschrift ad Z. 5726/II. M. vom 20. November 1903 des k. k. Handelsministeriums (Bureau des Industrierates) ergangenen Einladung zur Begutachtung der in der Denkschrift österreichischer Rheder in Betreff der Erweiterung des Triester Hafens in nautischer Beziehung vorgebrachten Ausführungen, erstatte ich vom nautischen Standpunkte mein Gutachten, wie folgt:

Das Projekt für die Hafenerweiterung wurde von der k. k. Seebehörde unter Heranziehung maßgebender Experten ausgearbeitet. Nach reiflicher Überlegung aller für- und widersprechenden Gründe wurde erkannt, daß sich die Küstenstrecke von S. Andrea für die Bedürfnisse des Triester Hafens zur geplanten Hafenerweiterung am besten eignet.

Nachdem die Platzwahl für die Hafenerweiterung festgestellt war, mußte, den örtlichen Verhältnissen entsprechend, für die Anlage eines künftigen Hafens vorgesorgt werden, welcher einerseits die großtmögliche Sicherheit für die den Hafen benützenden Schiffe bietet, andrerseits den direkten Anschluß mit den Verkehrsmitteln aus dem Binnenland, unter Rücksichtnahme auf alle diesbezüglichen Erfordernisse, gestattet.

Von jeder vorurteilfreien, nicht beeinflußten Seite muß die Lösung der Frage der Erweiterung des Triester Hafens, nach den obangeführten Bedürfnissen, als eine technisch-sachgemäße, nicht nur den Lokalinteressen von Triest, sondern auch den Reichsinteressen entsprechende bezeichnet werden.

Ein Blick auf den Plan des neuen Hafenprojektes lehrt, daß derselbe in zukünftigen, derzeit nicht absehbaren Zeiten die Einbeziehung des Gebietes der ganzen Bucht von Muggia in großzügiger Weise für eventuell sich ergebende notwendige Hafenerweiterungen ins Auge faßt.

Von diesem Standpunkte betrachtet, ist es naturgemäß, daß mit der ersten Hafenerweiterung an die bereits bestehenden Hafenanlagen von Triest angeschlossen wird.

Bei Rücksichtnahme auf die Ausgestaltung der ganzen Bucht von Muggia zu einem Handelsemporium ist die derzeit vielseitig im Munde geführte Beurteilung des neuen Hafenprojektes, daß dasselbe auf einem Vorgebirge, respektive Spitze geplant ist, nicht zutreffend. Der Küstenstrich vor S. Andrea ist lediglich ein Teil der Küste der Bucht von Muggia, der vor Wind und Seegang aus dem ersten und zweiten Quadranten der Windrose geschützt ist.

Der vorherrschende zeitweise stürmische Wind im Triester Golfe ist der Nordostwind (Bora), dessen Stärke sich erwiesenermaßen vor S. Andrea am wenigstens fühlbar macht. Nebst diesem Winde tritt zeitweise Südwest und in den Sommermonaten Nordwest auf, welche Winde im ganzen Golfe, somit auch in der Bucht von Zaule mehr oder weniger Seegang verursachen.

Das neue Projekt nimmt auf diese Witterungsverhältnisse volle Rücksicht, indem einerseits die Anlage der Moli in der Richtung des vorherrschenden Landwindes erfolgte, andrerseits die Anlage des Seeschutzes gegenüber den Seewinden eine derartige ist, daß er die ungestörte Operation von im neuen Hafengebiete vertäuten Schiffen aller menschlichen Voraussicht nach sichert.

Die Anlage eines künstlichen Hafens bietet gegenüber der Wahl eines natürlichen Hafens den Vorteil, daß auf eine eventuell notwendig werdende Hafenerweiterung Rücksicht genommen und für den Verkehr nach und aus dem Hafen weit bessere Vorsorge getroffen werden kann. Während sich bei natürlichen Häfen

Digitized by Google

der gesamte Verkehr in der Regel auf eine Zufahrt beschränkt, die zugleich als Ausfahrt benützt werden muß. liegt es bei einem künstlichen Hafen in der Hand des Projektanten, für mehrere Zufahrten vorzusehen.

Der idealen, leider nicht durchzuführenden Anforderung für eine Hafenanlage, einerseits allseits geschützte Liegeplätze für Schiffe zu besitzen, andrerseits sich den freien Seeraum für die Schiffahrt zu wahren, kann noch am besten durch die Anlage zweckentsprechender Wellenbrecher nachgekommen werden.

Die Unterteilung des Seeschutzes der projektierten Hafenanlage in drei Wellenbrecher, deren Lage parallel, jedoch seewärts um je 200 Meter voneinander verschoben ist, sichert der Hafenanlage vier Zufahrtsstraßen zu, welche entsprechend den jeweiligen Witterungsverhältnissen von den Schiffen benützt werden können.

Diese zweckdienliche Anlage der Wellenbrecher als für die Schiffahrt gefährliches Seehindernis zu bezeichnen, ist ein Unding; diese Ansicht kann von keinem Berufsseemann geteilt werden, bedarf daher keiner Widerlegung. In dem gleichen Sinne müßte jeder Hafen, jede Küste überhaupt, jede Anlage, welche zum Schutze der Schiffe geschaffen wird, als Seehindernis bezeichnet werden.

Vom praktisch-nautischen Standpunkte betrachtet, bietet die neue Hafenanlage alle die Benützbarkeit derselben verbürgenden Voraussetzungen.

Bei stürmischem Landwinde (Bora) wird ein Schiff beim Einlaufen in die neue Hafenanlage in der Richtung gegen diesen Wind eine der beiden mittleren Zufahrtsstraßen benützen, je nachdem das Schiff nach dem einen oder andern Bassin zum Anlegen bestimmt ist. Die Passierung dieser Zufahrtsstraßen unterliegt keinem Anstande, da bei einer lichten Weite von 120 Meter vorher ein Molokopf und erst nach 200 Meter Distanz der zweite Molokopf zu passieren ist, daher das Schiff immer nach einer Seite freien Manövrierraum hat.

Beim Auslaufen von Schiffen sowie bei Seewinden und bei Seegang können zweckdienlich die beiden äußeren Zufahrtsstraßen der Hafenanlage verwendet werden.

Schiffe, die nicht zum Anlegen bestimmt sind oder einen Anlegeplatz abwarten müssen, finden vollen Schutz in der durch die Wellenbrecher zu einem großen Hafen gestalteten Bucht von Muggia.

Bei dem heutigen Stande der Seeschiffahrt kann in erster Linie nur auf Dampfer und dann erst auf Segelschiffe bei einer Hafenanlage Rücksicht genommen werden. Segelschiffe werden sowie allerorts, so auch in Triest die neue Hafenanlage ansegeln und falls die Witterungsverhältnisse ein Einlaufen nicht gestatten, in den neuen Hafen durch Remorqueure geschleppt werden.

Durch die obangeführte Begutachtung des Hafenprojektes finden die erhobenen Einwendungen, Bedenken und Bemänglungen in der dem Industrierate überreichten Eingabe österreichischer Rheder gegen das neue Hafenprojekt in nautischer Beziehung ihre sachliche Widerlegung.

Nachdem tatsächlich im neuen Hafenprojekte auf den Zweck der Hafenanlagen und die Bedürfnisse der Seeschiffahrt tunlichst Rücksicht genommen worden ist, kann von jedem Berufsseemann das Projekt zur Ausführung nur anempfohlen werden.

Triest, am 25. November 1903.

Leopold Sellner,
k. u. k. Korvettenkapitän.

Digitized by Google

7.

Gutachten des k. k. nautischen Inspektors Bernhard Jülg über die in der Denkschrift österreichischer Rheder mit Bezug auf die Frage der Erweiterung des Triester Hafens ausgeführten nautischen Einwendungen.

I.

Bevor in die Detailfragen über die für Triest projektierten neuen Hafenanlagen eingegangen wird, sei es gestattet, die Aufmerksamkeit auf die allgemeinen meteorologischen Verhältnisse zu lenken, wie sie sich aus der Zusammenfassung der nautischen und meteorologischen Literatur über die Bucht von Muggia ergeben.

Zunächst sei auf die hier benützten Quellen verwiesen:

1. Portolano del Mare Adriatico da Giacomo Marieni, Vienna 1845.

2. Instructions Nautiques sur la Mer Adriatique, herausgegeben vom französischen Marineministerium, Paris 1902.

3. Segelhandbuch für das Adriatische Meer, herausgegeben vom k. u. k. Reichskriegsministerium. Marinesektion, Pola 1893.

4. Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie, herausgegeben vom hydrographischen Amte des Reichsmarineamtes, Berlin 1891: „Wind und Wetter in der Adria" von Rudolf Ritter v. Jedina, k. u. k. Linienschiffsleutnant.

5. Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie, Berlin 1892: „Über die Windverhältnisse zu Triest" von Eduard Mazelle, Direktor des k. k. astronomisch-meteorologischen Observatoriums in Triest.

6. Der tägliche Gang der Häufigkeit und Stärke der einzelnen Windrichtungen zu Triest; Sitzungsberichte der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften in Wien, 1891, von Eduard Mazelle.

7. Untersuchungen über den täglichen und jährlichen Gang der Windgeschwindigkeit zu Triest; Sitzungsberichte der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften; Wien 1891, von Eduard Mazelle.

8. Rapporto annuale dello i. r. Osservatorio astronomico-meteorologico in Trieste da Edoardo Mazelle. Verschiedene Jahrgänge (Zahl 16).

Diesen benützten Quellen schließt sich noch eine eigene Arbeit über die Südweststürme in Triest an, umfassend die Periode von 1874 bis 1893, welche Arbeit in Form eines Gutachtens der Seebehörde unterbreitet, aber nicht veröffentlicht wurde.

II.

Die Ergebnisse der bekannten nautischen Literatur in wenigen Worten zusammenfassend, ergibt sich folgendes Bild:

1. Verhältniszahlen der Windhäufigkeit und Stärke.

Nordost = 468·5
Ost = 378·2
Südost = 245·6
Südwest = 141·5
Nordwest = 133·4
West = 119·2
Süd = 45·0
Nord = 41·1

In dieser Übersicht sind die Winde nach Häufigkeit und Stärke im gegenseitigen Verhältnisse geordnet, wobei auch mäßige Brisen miteingerechnet erscheinen.

Faßt man nun die Winde aus Nordost und Osten in die Gruppe „Bora", die Winde aus Südwesten, Westen und Nordwesten in die Gruppe „Seewind" zusammen, so ist das Verhältnis

Bora 846·7 : Seewind 394·1.

Hieraus mag entnommen werden, daß die Bora doppelt und mehr als doppelt so oft weht, als alle West- oder Seewinde zusammengenommen.

2. Anzahl der Tage und mittlerer Windweg im Jahresmittel.

Wind	Tage	Windweg in 1000 Kilometern
Nordost . .	94	72·8
Ost	76	26·1
Südost . .	49	8·6
Südwest . .	28	6·8
Nordwest . .	27	3·7
West . . .	24	3·5
Süd . . .	9	1·8
Nord . . .	8	2·1
Stille . . .	50	—
Summe .	365	125·4

Digitized by Google

Übersetzt man diese Daten in das prozentuelle Verhältnis, so ergibt sich:

Windrichtung	Dauer in Prozenten des Jahres	Windweg in Prozenten des Jahres
Nordost . .	25·75	58·0
Ost	20·82	20·8
Südost . . .	13·42	6·9
Südwest . .	7·67	5·4
Nordwest . .	7·38	2·9
West . . .	6·56	2·8
Süd . . .	2·47	1·4
Nord . . .	2·20	1·8
Stille . . .	13·73	—

Für die Richtung Bora (Nordost bis Ost) ergeben sich 46·57 Prozent des Jahres an Winddauer und 78·8 Prozent des gesamten, von allen Winden im Jahre zurückgelegten Weges.

Für die Richtung „Seewind" (Südwest, West, Nordwest) ergeben sich 21·61 Prozent des Jahres an Winddauer und 11·1 Prozent des jährlichen Windweges.

Man erkennt also, daß nahezu 47 Prozent des Jahres 79 Prozent Windweg für Bora entspricht, während nahezu 22 Prozent des Jahres nur 11 Prozent Windweg für die Seewinde entspricht, daß mit anderen Worten die Bora weitaus stärker und länger andauernd ist, als der Wind von See.

3. Häufigkeit der Stürme und Prozentzahlen derselben.

Die Verhältniszahlen ergeben für:

Nordost 2357 } 2714 Bora
Ost 343 }

West und Südwest 10.

Die Häufigkeit des Borasturmes verhält sich also zu jener des Südweststurmes wie 2714 : 10.

Die Winde aus Nord, Südost, Süd und Nordwest haben eine Geschwindigkeit über 50 Kilometer pro Stunde nie erreicht.

Die Borastürme der Richtung:
Nordost betragen . . . 88·6 Prozent aller Stürme,
Ost „ . . . 9·6 „ „ „

Die Stürme der Richtung Südwest und West betragen 1·8 Prozent aller Stürme.

Aber nicht nur in der Häufigkeit, sondern auch in der Stärke zeichnen sich die Borastürme vor den Südweststürmen aus.

Das erreichte Geschwindigkeitsmaximum bei Bora beträgt 135 Kilometer pro Stunde = 37·5 Meter pro Sekunde; jenes bei Südwest nur 63 Kilometer pro Stunde = 17·5 Meter pro Sekunde. Die Bora ist also mehr als doppelt so stark als der Südweststurm.

4. Lokale Eigentümlichkeiten der Bora.

Die oben zitierte nautische Literatur ist der bei allen Autoren ausnahmslos vollständig übereinstimmenden Anschauung, daß die Bucht von Muggia mit Ausnahme der Bucht von Zaule als geeigneter Zufluchtsort gegen Bora zu betrachten ist, daß sie hingegen gegen alle westlichen Winde, die hohen Seegang verursachen, keinen Schutz bietet. Die Segelhandbücher sagen: „Man ankert in Südwest bis Süd von der Spitze S. Andrea in 16 bis 19 Meter Wasser und liegt dort gegen Bora am besten oder südöstlich dieser Spitze in 16 bis 17 Meter."

Dieser als vorzüglich bezeichnete Ankerplatz, der bei Borasturm die größte Sicherheit gewährt, befindet sich genau an jener Stelle, wo das Regierungsprojekt den Molo V, das Bassin V und den Molo VI der neuen Hafenanlagen vorsieht.

Wegen der sonstigen Boraverhältnisse sagen die von Seeleuten verfaßten Handbücher: „Am stärksten weht die Bora bei Triest selbst im Raume zwischen Barcola und dem Leuchtturme, also vor der Einfahrt in die jetzige Hafenanlage, dann in der Bucht von Zaule, endlich im Raume zwischen Sistiana und Duino. Relativ geschützt gegen Bora sind die Küste bei Miramar, sowie der Ankerplatz bei der Spitze S. Andrea und jener zwischen der Spitze Giardini und der Westseite der Spitze S. Sabba, endlich in weiterer Entfernung der Ankerplatz unter der Spitze Grossa, dann die Bucht von Pirano und der Hafen Rose." Weiter heißt es: „Auf der Rhede liegende Dampfer sollen bei starker Bora den Ankerplatz südlich der Spitze S. Andrea oder jenen unter der Punta Grossa aufsuchen."

Die Bora ist in den Monaten von Oktober bis April der vorherrschende Wind, der im Winter stürmischen Charakter annimmt und der in seiner Heftigkeit und dem plötzlichen Eintritt nur durch die Bora-Böen im Kanal von Morlacca an der kroatischen Küste übertroffen wird. Sie dauert als Sturm in der Regel 2 bis 3, manchmal auch 8 bis 9 Tage.

5. Beobachtungen über den Südwest.

In den nautischen Handbüchern heißt es: „Der Südwest verursacht sowohl im Golfe von Triest als in West-Istrien einen sehr starken Seegang, er ist jedoch

Digitized by Google

als Sturm selten und im Sommer nicht langandauernd, im Winter jedoch am gefährlichsten, weil auch von längerer Dauer. Meistens fällt er im Vereine mit Gewitter als kurze, sehr heftige Bö mit hohem Seegang gegen die Küste ein."

Von April bis Oktober sind Stürme im allgemeinen seltener; wenn sie aber eintreten, so herrscht die Richtung von Südwest bis Nordwest vor. Im Durchschnitte von 20 Jahren hat Triest 21 Gewittertage, von denen sechs Siebentel auf die Monate April bis Oktober entfallen, wobei das Gewitter mit Südwest- bis Nordwestwinden eintritt.

III.

Indem nunmehr nach knapper Darlegung der meteorologischen Verhältnisse und der bemerkenswertesten Punkte aus der einschlägigen nautischen Literatur zur Besprechung der seitens einiger Rheder und Advokaten an den Industrierat gerichteten Denkschrift übergegangen wird, muß zunächst betont werden, daß diese Denkschrift an mehrfacher Stelle besagt, daß sie im Namen der „Marine" abgefaßt sei. Es bedarf wohl kaum näheren Hinweises, daß eine Berechtigung, im Namen der „Marine" zu sprechen, für die wenigen Unterzeichner, Interpellanten, von denen einige übrigens nicht seemännische Fachleute sind, nicht vorliegt. In der Denkschrift ist eben nur die Meinung derjenigen Herren wiedergegeben, welche dieselbe unterschrieben haben.

In der Denkschrift ist gleich eingangs dem Regierungsprojekte der Vorwurf gemacht, es bezwecke die Errichtung des neuen Hafens auf der am weitesten hinausragenden Spitze von S. Andrea an einer ungeeigneten Stelle, wo alle Bedingungen fehlen, um einen guten Hafen zu bilden.

Abgesehen von den eisenbahntechnischen und kommerziellen Gründen, welche für eine möglichste Konzentration und übersichtliche Verkehrsdurchführung sprechen, muß hier vom nautischen Gesichtspunkte hervorgehoben werden, daß der weitaus überwiegendste Wind, die Bora, an der vom Regierungsprojekte für den Hafenbau erkorenen Stelle im ganzen Bereiche der Bucht von Muggia am schwächsten auftritt. Es wurden hiefür die Segelhandbücher als Beweis angeführt, der Gefertigte könnte weiters die Meinung zahlreicher Nautiker und auch die eigene Erfahrung ins Feld führen. Da nun das Verhältnis der stürmischen Bora zu Südwest, wie aus der Literatur ersichtlich, 2714 : 10 ist und überdies die Bora mehr als doppelt so hohe Windkraft entwickelt, als selbst der stärkste, bisher in Triest beobachtete Sturm aus Westen oder Südwesten, so liegt es sehr nahe, daß man sich für den Hafenbau jene Position aussuchte, wo man am wenigsten durch den dominierenden Wind und Sturm zu leiden hat.

Wenn nun in der Denkschrift weiters behauptet wird, daß die Zone vom Leuchtturm bis zum Lloydarsenal am meisten der See aus dem dritten Quadranten (Süd bis West) ausgesetzt ist, so mag dem entgegnet werden, daß auch die anderen Teile der Bucht von Muggia keineswegs vor dem Seegang aus westlicher Richtung geschützt sind. Wir sehen zum Beispiel, daß das Lloydarsenal sich durch einen eigenen Molo gegen den Seegang aus dieser Richtung zwecks ungestörter Aufrechterhaltung seines Betriebs schützen mußte, wir sehen den Molo im Petroleumhafen von S. Sabba den gleichen Zweck verfolgen. Wir müssen bedenken, daß die ganze, von Westsüdwest bis Norden offene Bucht von Muggia, welche ein Dreieck mit der Spitze in Zaule bildet, den Winden aus diesen Richtungen ausgesetzt ist und der im hinterliegenden Seeraume durch den Wind erzeugte Seegang voll und ganz an der Basis des Dreieckes in die Bucht von Muggia eindringt, wodurch naturgemäß auch im Innern der Bucht ein unangenehmer, durch Rückprall und Interferenz noch vermehrter, stoßender Seegang erzeugt wird. In der Tat erwähnt auch die angeführte nautische Literatur, daß die von Südwest bis Nordwest einfallenden, wenngleich selten auftretenden Stürme an der ganzen Küste und auch im Golfe von Triest einen sehr starken Seegang erzeugen und daß die Bucht von Muggia gegen alle westlichen Winde keinen Schutz bietet. Im keilförmigen Charakter der Bucht liegt ja wohl die Erklärung für diese Erscheinung, namentlich in Betreff des Seeganges.

Ist es nun für die ungestörten Betriebsverhältnisse, die Ladeoperationen, den Magazinsverkehr, die Warenzustreifung, die Krantätigkeit, endlich für die Schiffssicherheit von hohem Werte, daß all dies an jenem Küstenpunkte vor sich gehen kann, wo die geringste Störung durch die weitaus überwiegenden Winde stürmischen Charakters — Bora-Verhältnis 98·2 Prozent aller Stürme — befürchtet werden darf, da der fürgewählte Hafenplatz der relativ weitsicherste in dieser Hinsicht ist, so fällt andrerseits in die Wagschale, daß gegen die Minderheit der Stürme — Südwest- und Westverhältnis 1·8 Prozent aller Stürme — auch kein anderer Punkt der Bucht von Muggia ein wesentlich besseres Schutzgebiet darstellt. Und selbst wenn dies der Fall wäre, und zum Beispiel Zaule statt 1·8 Prozent nur 0·9 Prozent Sturm aus Südwest oder West zu fühlen bekäme, würde dies dann einen derartigen Vorteil bedeuten, daß man dafür leichten Herzens die anderen schwerwiegenden Nachteile kommerzieller und eisenbahntechnischer Natur, welche alle von Zaule abraten, mit in den Kauf nehmen könnte? Meiner Meinung nach, gewiß nicht!

Wir können einmal in Triest keinen idealen Hafen schaffen, der alle trefflichen Bedingungen der Theorie in sich vereint; wir müssen eben mit den

Digitized by Google

vorhandenen, gegebenen Verhältnissen rechnen und uns diesen anbequemen, wie sich ja auch die Schiffahrt als Mittel zum Verkehrszweck in vielen Hunderten von Häfen der Welt oft in die unangenehmsten Situationen hineinfinden muß. Aber das eine müssen wir tun: wir müssen rasch und gut — *denn um jeden Tag ist es schade* — einen Hafen schaffen, der dem Verkehrsbedürfnisse der *nächsten* Dezennien entspricht und der so gestaltet sein muß, daß er in naher oder ferner Zukunft *weiter ausgedehnt* werden kann.

Diesen zwei Bedingungen entspricht nun das Regierungsprojekt *in vollem Maße*, während das in der vorliegenden Denkschrift für Zaule ausgearbeitete Projekt *nicht* auf die möglichst einfache, sparsame Verkehrsabwicklung Bedacht nimmt, aus dem einfachen Grunde schon, weil die Entfernung nach Zaule größer ist, als nach S. Andrea.

Wenn nun der Seegang aus westlicher Richtung im ganzen Bereiche der keilförmigen Bai von Muggia fühlbar ist, störend einwirkt, so ist ein Schutz gegen denselben erforderlich, ob der Hafen im Innern der Bucht oder an der Nordseite gebaut wird. Diese Sache kann nicht umgangen werden. Zu erwägen ist nur, daß jeder im Innern einer Bucht errichtete, wie immer gestaltete Wellenbrecher für die weiter außerhalb gelegenen Objekte den Rückprall der See vermehrend wirkt.

In der Denkschrift ist die durch nichts erwiesene Behauptung aufgestellt, daß die Südwestwinde „aus bisher noch nicht genau festgestellten Gründen" an Häufigkeit und Stärke zugenommen haben. Diese für die letzten „ungefähr zwanzig" Jahre erwähnte Zunahme wird durch die einschlägige meteorologische Literatur *nicht* bestätigt; demnach zerfallen die geheimnisvollen, „nicht genau festgestellten Gründe" auch in nichts. Die eigenen Untersuchungen des Gefertigten über den Südwest im Golf von Triest, die 25 Beobachtungsjahre der letzten Zeit umfassen, beweisen, daß keine Änderung in diesen Verhältnissen eingetreten ist.

Nehmen wir aber an, die geheimnisvolle Zunahme, welche in der Denkschrift behauptet wird, wäre tatsächlich eingetreten, so würde dies ja nur ein Beweis mehr dafür sein, daß man die Bucht von Muggia durch Wellenbrecher vor diesen angeblich unheimlich zunehmenden Gästen aus Westen und Südwesten schützen müsse!

Im weiteren Verlaufe der Denkschrift ist nun die Behauptung festgelegt, daß die drei Molen schon aus der gegen den Borawind geschützten Zone heraustreten und den Schiffen die Möglichkeit benehmen, unter S. Andrea zu ankern.

Die erstere dieser Behauptungen ist durch die Segelhandbücher, welche gegenwärtig als günstigsten Ankerplatz die Stelle südwestlich bis südöstlich der Spitze S. Andrea über Tiefen von 16 bis 19 Meter bezeichnen, *widerlegt*; denn die projektierten Köpfe der Molen *liegen nicht außerhalb*, sondern innerhalb dieser Tiefenquote. Die Spitze von Molo V liegt über 17 bis 18·5 Meter, jene von Molo VI über 17·5 bis 18 Meter und selbst jene von Molo VII, welcher am meisten der aus der Bucht von Muggia hervorbrechenden Bora ausgesetzt ist, liegt noch über 17·5 Meter. Nun sind dies aber *eben nur die Spitzen*; je weiter man aber in die Bassins V und VI ein Schiff führt, desto geschütztere Positionen wird es finden. Jeder Seemann zieht es vor, sein Schiff bei Sturm *in der Windrichtung* vierkant an einer Riva oder einem Molo vertäuen zu können, statt den Sturm vor Anker abreiten zu müssen. Die Molen des Regierungsprojektes liegen aber in der mittleren Richtung der winterlichen Borastürme, sie entsprechen daher dem nautischen Grundsatze für die Vertäuung. Schiffe, welche wegen Platzmangels oder zu schwacher Maschinenkraft bei Borasturm nicht in den Hafen einlaufen könnten, haben noch immer die Möglichkeit, diese widrige Situation vor Anker in der gegen Bora sehr sicheren Bucht von S. Bartolomeo oder unter der Punta Grossa, die ja sehr benachbart sind (drei Seemeilen Entfernung), abzuwarten. Es ist betreffs Avise an die Schiffe, daß Platzmangel herrscht, eben nur notwendig, daß der Leuchtturm von Salvore an der Westspitze Istriens, den die einlaufenden Schiffe knapp passieren müssen, diese Schiffe durch Signal verständige, was eine nützliche Maßregel bedeutet, deren Einführung nicht schwierig ist. Kommt es zu der vorgeschlagenen Einrichtung der drahtlosen Telegraphie längs unserer Küsten, so kann schon viel früher dem Hafenamte in Triest die bevorstehende Ankunft eines Dampfers gemeldet werden und dieses Amt wird die nötigen Dispositionen treffen können und das einlaufende Schiff schon entweder bei Porer oder S. Giovanni in Pelago oder endlich bei Salvore durch Signal (eventuell Radiotelegraphie) in Kenntnis setzen, wohin es einzulaufen hat, ob in den Südbahnhafen oder in jenen von S. Andrea, ferner welcher Vertäuplatz ihm zugewiesen wird oder endlich auch, ob es bei Punta Grossa zu warten hätte. Man sieht also, daß es mit dem Verluste des geschützten Ankerplatzes bei St. Andrea nicht so arg bestellt ist, wie die Denkschrift ohne Kenntnis der beabsichtigten Einführungen darzutun sich die Mühe gibt.

Was nun die Schwierigkeit des Einlauf-, beziehungsweise Auslaufmanövers bei Bora- oder Südweststurm anbelangt, welche behauptet wird, so kann vom Standpunkte des praktischen Nautikers *mit aller Entschiedenheit* betont werden, daß diese Schwierigkeit nur in der Einbildung und seemännisch nicht richtigen Auffassung existiert. Gerade das Einlaufmanöver, sei es mit beladenem oder leerem Schiffe, ist bei Borasturm dadurch erleichtert, daß die *staffelförmig* angeordneten Wellenbrecher *ihre Öffnungen vor den Bassins in der Richtung*

Digitized by Google

der stürmischen Bora besitzen; darin liegt ja eben der nautisch wichtigste Vorteil des Regierungsprojektes, wie in den „nautischen und technischen Motiven" zum Exposé des Generalprojektes der Hafenanlagen (Triest, Jänner 1903) näher ausgeführt ist. Der Gefertigte glaubt in dieser Beziehung auf das damalige Elaborat, dem nichts hinzuzufügen ist, verweisen zu dürfen.

Nähert sich ein Schiff beim Einlaufen während starker Bora der Bucht von Muggia, so hat es die Bora unter einem spitzen Winkel von vorne; es kann aber ohne jede Schwierigkeit noch weit entfernt von den äußeren Seiten der Wellenbrecher die kleine Drehung von wenigen Graden der Kompaßrose mit dem Steuer durchführen, um genau in die Richtung der Borastöße zu gelangen und in dieser Richtung aufdampfend, kommt es zu dem ihm zugewiesenen Vertäuplatze, der ja, wie aus der zitierten Literatur hervorgeht, zweifellos an der relativ gegen Bora am meisten geschützten Stelle der Bucht von Muggia liegt.

Es ist also die Behauptung ganz haltlos, daß die einlaufenden Schiffe der Bora die Flanke darbieten müssen, wie sich die Denkschrift ausdrückt. Ferner ist es auch nicht richtig, daß die Schiffe gezwungen sind, die Durchfahrten zwischen den Wellenbrechern mit kleiner Geschwindigkeit zu nehmen. Die Wellenbrecher liegen noch hinreichend weit von den Bassins und den Molen entfernt, um ein Durchsteuern der Einfahrten auch mit größerer Fahrt zu gestatten, was jeder Seemann, der ein Schiff je geführt hat, gewiß gerne bestätigen wird.

Für das Einlaufen bei dem übrigens seltenen Südwest- oder Weststurm gilt das gleiche. Hier ist das Einlaufen durch die beiden Öffnungen der Wellenbrecher allerdings ungemütlicher, weil Wind und See von achter kommen. Aber durch die staffelförmige Anlage wird erzielt, daß in solchem Falle bei Südweststurm ein in der Durchfahrt befindliches Schiff schon in Lee des anderen, südlicheren Wellenbrechers ruhigeres Wasser findet. Es bleibt aber dem Schiffe auch gänzlich unbenommen, in solchem Falle die breite südliche Einfahrt bei der Spitze Ronc (Olmi) zu nehmen und sodann in Seestille hinter den Wellenbrechern an seinen Vertäuplatz zu dampfen.

Für das Auslaufmanöver, wo jedes Schiff schon innerhalb der Bassins die Wendung mit dem Bug seewärts vollzieht, liegt die Sache naturgemäß noch weit einfacher und bedarf wohl keiner Erörterung; denn da entbehrt jeder Einwand überhaupt irgend einer, geschweige denn gar stichhältigen Begründung.

Wenn schließlich in der Denkschrift noch behauptet wird, daß einlaufende Dampfer bei ihrer kleinen Mannschaft ein schwieriges Manöver in beschränkter Zeit nicht ausführen können, so charakterisiert dieser Ausspruch die ganze Schrift sehr grell. Zum Steuermanöver — und dieses kommt hier wohl für Dampfer allein in Betracht — genügt ein, höchstens zwei Mann und diese müssen immer auf ihrem Platze sein, auch draußen in See und nicht nur beim Einlaufen in Triest. Ein anderes, Leute heischendes Manöver ist aber bei dem Durchsteuern der Wellenbrecheröffnungen gar nicht zu machen.

Auf das bei Sturm gewiß nicht vorkommende Ein- oder Auslaufmanöver der Segler braucht man wohl nicht näher zu reflektieren; denn, auch abgesehen von der im Handel zur See bedeutenden Abnahme der Segler, ist es doch an sich klar, daß ein Segelschiff bei Borasturm nicht einlaufen kann, sondern eher unter der Punta Grossa das Flauen des Windes erwarten wird. Ein solches Schiff wird aber ebensowenig wagen bei Borasturm bis in die Bassins der von der Denkschrift in Aussicht genommenen Anlage von Zaule, wo ja nach den Angaben der nautischen Handbücher die Bora am stärksten auftritt, in kurzen Borden, welche gegen die Spitze des Dreieckes der Bucht immer kürzer werden müssen, unter tiefgerefften Segeln aufzukreuzen.

Tritt aber dennoch ein- oder das anderemal der unwahrscheinliche Fall ein, daß ein von Boraböen vor der Bai von Muggia überraschter Segler sich entschließt, in die Bucht einzulaufen, um entweder den Hafen von S. Andrea zu erreichen oder in der Bai vor Anker zu gehen, so wird er mit Backbordhalsen vor dem südlichsten Wellenbrecher den Kurs am Wind gegen die Punta Ronc (Olmi) oder etwas innerhalb derselben nehmen, dann über Stag gehen und mit dem Gegenbord unter Steuerbordhalsen seine Absicht erreichen, wobei ihm die Richtung des Wellenbrechers N. 7° W. sehr zustatten kommt, da sie sich immer mehr von seiner eigenen Kursrichtung entfernt, je höher er in nordnordöstlicher Direktion gegen den Hafen von S. Andrea vordringt. Versagt diesem gedachten Segler nun vor Ronc das Stagen, so kann er noch immer ankern, und selbst, wenn ihm nun der Anker im Grunde nicht hält, so deinst er eben zwischen dem Wellenbrecher und der Spitze Ronc in die See hinaus, wobei wieder zu beachten ist, daß die Wassertiefe dort nur sehr langsam von 18 auf 20 Meter zunimmt, er also die Aussicht behält, daß sein Anker in zähem Schlammboden doch noch irgendwo faßt.

Daß nun das Einlaufmanöver eines Seglers bei steifem West- oder Südwestwind wesentlich einfacher sich gestaltet, ist jedem klar, denn bei diesen Winden können die Segler vor dem Wind oder mit raumer Schotte die südliche Einfahrt bei Ronc ohneweiters anlaufen, um dann hinter dem Wellenbrecher in Seestille, etwas anluvend, den Hafen zu erreichen oder vor Anker zu gehen.

Bei allen diesen Erwägungen ist aber wohl zu beachten, daß der moderne Seehafen in der Bucht von Muggia wohl kaum der Einrichtung eines Schlepperdienstes entbehren dürfte, der einlaufenden Schiffen hilfreich beispringt, daß ferners das Hafenamt jene

Digitized by Google

Vorkehrungen treffen wird, die es im Interesse der Sicherheit von Schiff, Bemannung und Ladung für erforderlich erachten muß. Im engen Bassinhafen von Zaule, wie ihn die Projektanten wünschen, ist auch namentlich mit Rücksicht auf den losen und schlechten Ankergrund, der dortselbst sich vorfindet, die Einrichtung eines Schlepperdienstes ebenso sehr geboten, wenn nicht noch mehr erforderlich, als in dem vom Regierungsprojekte für S. Andrea gedachten Hafen.

Über das Auslaufmanöver der Segler bei Sturm oder sehr steifer Brise ist wohl kein Wort zu verlieren, denn dieses unterläßt eben jeder Kapitän eines solchen Schiffes, besseres Wetter erwartend.

Diesem Abschnitte der Entgegnung der Denkschrift wäre nur noch hinzuzufügen, daß die Seeverwaltung sicherlich nicht ermangeln wird, eine Reihe von Vertäubojen in der Bai von Muggia zur Bequemlichkeit der Schiffahrt auszulegen.

Der weitere Anwurf der Denkschrift, daß die Kapitäne der Triest anlaufenden Schiffe gegen die Wellenbrecher „anrennen" werden, wirft ein eigentümliches Licht auf das Zutrauen der Verfasser der Denkschrift in die Kapitäne, welchen sie Schiffe und Werte und viele Menschenleben anvertrauen. Dieser kaum für möglich gehaltene Anwurf durch Männer, welche sich in ihrer Denkschrift — allerdings unberechtigt — als „Vertreter der Marine" aufspielen, fällt aber auf diejenigen Unterzeichner der Denkschrift selbst zurück, welche dem heimischen Kapitänsstande angehören. Zum Glück für unsere Handelsmarine liegt die Führung unserer Schiffe doch noch nicht in den Händen solcher Kapitäne, als welche die „Vertreter der Marine" unsere braven Seeleute hinstellen wollen. Der Fall, daß irgend ein Schiff in voller Fahrt in den jetzigen Wellenbrecher „hineingerannt" ist, kam beispielsweise noch niemals vor. Der Kapitän jedes einlaufenden Schiffes hat für das Anlaufen bei Triest so viele Merkmale, er hat Leuchtfeuer bei Nacht, seine Seekarten, seinen Regelkompaß, daß ein „Anrennen" der Wellenbrecher ausgeschlossen bleibt und käme dieser unmögliche Fall ohne Vorhandensein einer Havarie dennoch einmal zu stande, so müßte die Behörde einem solchen unbrauchbaren Manne, der leichtsinnig Leben und Werte aufs Spiel setzt, wohl das Kapitänsdekret entziehen. Und sind nicht an Bord jedes Schiffes beim Einlaufen in den Bestimmungshafen nicht auch andere Seeleute auf Deck, am Steuer u. s. w., welche Augen haben? Gewiß werden die Wellenbrecher bei Nacht einer markanten und starken Beleuchtung nicht entbehren und ebenso werden auch andere diensame Küstenpunkte in ausreichender Weise bezüglich Beleuchtung und Nebelsignale ausgestaltet werden.

In Betreff der Ausnützungsfähigkeit der nördlichen Seite des Molo V bei Borasturm ist auf die Segelhandbücher zu verweisen, welche eben jene Position als eine relativ ruhige bezeichnen. Ferner ist dort zu beachten, daß die kommerziellen Operationen von Schiff zu Land und umgekehrt sich eben in Lee der hohen Schiffskörper, also vor dem Winde gedeckt, vollziehen würden, wenn man annimmt, wie die Denkschrift behauptet, daß die Bora dort häufig eine nördlichere Richtung besitzt.

Die Außenseite des Molo VII liegt aber genau in der Mittelrichtung der stürmischen Bora, wie sie der Gefertigte während des Winters zu wiederholtenmalen bei Borastürmen zu bestimmen Gelegenheit hatte. In der Windrichtung vertäute Schiffe liegen aber bekanntlich am ruhigsten. Kommt nun auch ein Borastoß aus einer nördlicheren oder südlicheren Richtung, so deckt in dem einen Falle das hohe Lagerhaus am Molo, im anderen der Schiffskörper selbst die kommerzielle Operation. Die Verwendbarkeit der Außenseiten dieser beiden Moten ist also wohl nicht zu bezweifeln. Im Hafen von Zaule liegen die Verhältnisse in dieser Beziehung sicherlich wegen der stärkeren Gewalt der Bora weit schlimmer.

Um die Bassins V und VI bei West- bis Südwestwinden ruhiger zu gestalten, wurden die Wellenbrecher vorgelegt. Deren in der anprallenden Wogenrichtung nur 120 Meter Breite Durchlässe gestatten eben nur in dieser Maximalbreite einen Wellen durchgang und zwingen die Wellen zur Ausbreitung in den dahinterliegenden Seeräumen, wodurch nach allbekannten hydrotechnischen Grundsätzen eine Abschwächung der Wellenhöhe und Kraft eintreten muß. Die Gefahr der hohen Brandung in den Bassins V und VI ist dadurch aber bedeutend verringert und für die großen Schiffe der Zukunft, welche zudem zum überwiegenden Teile in der Wellen- und Windrichtung vertäut liegen werden, als bedeutungslos zu erachten.

Zum zweiten Teile der Denkschrift übergehend, soll nun durchaus nicht bezweifelt werden, daß man in fernerer Zukunft auch an den Ausbau der Hafenanlagen in der Strecke vom projektierten Holzhafen durch Servola, S. Sabba, Zaule bis über Muggia hinaus denken könne, wiewohl nicht zu verkennen ist, daß die Strecke des Lloydarsenals, des Stabilemento u. s. w. bis Servola sich gleichfalls zum Hafenbau eignet. Jeder Patriot würde, ja muß lebhaft wünschen, daß sich unsere Handelsstadt derart entwickeln möge, daß die Fortsetzung des Hafenbaues in der gedachten Weise dereinst sich vollziehen werde. Aber das eine muß hiebei hervorgehoben werden: Der Bau der Wellenbrecher verwandelt die ganze Bucht von Muggia in einen großen, geschützten Vorhafen für das Projekt von S. Andrea, für alle zukünftigen Bauten dieses Beckens. Hier kann uns nur die Frage berühren, sollen wir bei S. Andrea oder bei Zaule anfangen zu bauen.

Die nautischen Anwürfe gegen das Projekt von S. Andrea, wie sie in der Denkschrift ausgesprochen sind, zu widerlegen, ist eine leichte, mühelose Sache gewesen. Nun tritt aber die Notwendigkeit heran, die ganze

Digitized by Google

Frage vom wirtschaftlichen, kommerziellen, vom eisenbahntechnischen, finanziellen Standpunkte im Vereine mit den Ermittlungen der Hafenbautechniker, der Hygieniker und anderer Faktoren zu beleuchten und diese mannigfaltigen Seiten der Frage entziehen sich dem bescheidenen Gutachten des Gefertigten.

Ohne sich auf ein nautisches Votum über die Projekte der Denkschrift einzulassen, deren Pläne nicht vorlagen, könnte vor dem allzu festen Vertrauen in die Dichtigkeit des Schlammgrundes in der Bucht von Zaule nur gewarnt werden, weil dem Gefertigten aus eigener Erfahrung bekannt ist, daß dort der Grund faul ist, wie der Seemann sagt.

Die in der Denkschrift gegen das Regierungsprojekt vorgebrachten Bedenken können wegen ihrer gänzlichen Haltlosigkeit nur in der Meinung bestärken, daß das Projekt von S. Andrea nautisch ein vorzügliches ist und dies umsomehr, als es in vielen Beratungen tüchtiger Seeleute und Fachmänner wohlüberlegt herangereift ist.

Der Gefertigte möchte diese wenigen Zeilen nicht schließen, ohne an die Mahnworte des unvergeßlichen Vizeadmirals und Handelsministers, Bernhard Freiherrn v. Wüllerstorf, zu erinnern, der in seinen Denkschriften sagt:

„Terrain- und Uferverhältnisse sprechen für den Hafen in S. Andrea. An der Küste müssen Warenmagazine in einem geeigneten Hafen derart errichtet werden, daß die Übertragung der Waren vom Schiff in das Lagerhaus und umgekehrt so direkt als möglich mit den geringsten Zwischenspesen geschehen kann und daß diese Waren in ebenso leichter Weise von oder zur Eisenbahn gelangen können. Die Vermeidung aller Zwischenspesen ist ein nicht zu vernachlässigender Grundsatz jedes aktiven Handels. Triest als wichtigster Hafen der Monarchie, als größter Handelsplatz Österreichs hat zu eigenem und zu allgemeinem Nutzen die Aufgabe zu lösen: Die österreichische Industrie und Produktion und die österreichische Schiffahrt zu heben, dadurch das wirkliche Handelsemporium für den Kaiserstaat zu werden, der Vermittler des Verkehrs zu sein zwischen In- und Ausland. Österreich hat nur ein Meer, auf diesem müssen sich die Interessen seiner Bevölkerung konzentrieren, durch dieses ist die Zukunft der verschiedensten Stämme gesichert, wenn sie brüderlich ans Werk gehen, um dem Gesamtstaate seine Kraft und die ihm gebührende Stellung in der Welt zu verschaffen."

Diese vor 30 Jahren niedergeschriebenen Worte Wüllerstorfs bleiben eine ewige Wahrheit, die wir beherzigen müssen, wenn an das große Werk des Hafenbaues in S. Andrea geschritten wird. Ein trefflicheres Zeugnis als jenes des weitausblickenden Admirals und Handelsministers, der warm für die Anlage in S. Andrea eintritt, gibt es für die vorliegenden Regierungsprojekte wohl nicht. Mögen diese Projekte nun endlich Tatsachen werden!

Triest, am 26. November 1903.

Bernhard Jülg,
k. k. nautischer Inspektor.

8.

Äußerung der Kapitäne des Österreichischen Lloyd gegenüber den nautischen Ausführungen in der Denkschrift österreichischer Rheder gegen den Bau des Hafens in S. Andrea.

Verehrlicher Industrierat!

Die unterzeichneten Handelskapitäne langer Fahrt im Dienst der Dampfschiffahrtsgesellschaft des Österreichischen Lloyd, seit 20 bis 40 Jahren Kommandanten der gesellschaftlichen Schiffe jeder Größe, von fünf bis fünfzehn Jahren, erhielten Kenntnis von der seitens einer Anzahl von Vertretern der freien österreichischen Handelsmarine dem hochansehnlichen Industrierate unterbreiteten Denkschrift und erachten sich in ihrem Gewissen und zur Wahrung der Interessen des größten Seehandelemporiums der Monarchie verpflichtet, den nautischen Ausführungen der oben gedachten Reedereivertreter folgendes zu entgegnen:

Für die Triest anlaufenden Dampfer ist bei Winden aus dem ersten Quadranten die einzige Zuflucht auf der Reede von S. Andrea. Es ist unbestritten, daß diese Gegend als die beste erkannt wurde und wird. Daher soll für den Bau des neuen Hafens diese gewählt werden, ein Plan, welchen auch jeder Nichtfachmann begreift. Wenn durch den Bau des neuen Hafens an dieser Stelle den Seeleuten die gegenwärtige Zufluchtstätte genommen wird, so wird dies doch reichlich aufgewogen durch den größeren Wellenbrecher (III), welcher unzweifelhaft genügend solid sein und sich wenigstens 6 Meter über das Niveau der höchsten Flut erheben wird. Dadurch wird ein sicherer Zufluchtsort nach außen gegen Borastürme (Fortunale di bora) und nach innen gegen die weniger häufigen Winde und den stärkeren Seegang von West-Nordwest (Ponente Maestro) bis West-Südwest (Ponente Libeccio) geboten.

Auf jedem Platze in Triest oder dessen Umgebung, wo immer die hohe Regierung den Bau des neuen Hafens planen wollte, besteht die Notwendigkeit, einen großen Wellenbrecher (Diga) als Schutz zu bauen. Wenn die Natur selbst den Hafen gegen die Bora schützt, so ist eine solche zum Schutze gegen den Seegang aus der entgegengesetzten Richtung erforderlich.

Die Behauptung der Denkschrift der Reedereivertreter, daß die Schiffe im Notfalle in dem Raume zwischen den drei Moli und den zwei kleineren Dignen (I und II) würden ankern müssen, ist vollkommen unlogisch, da hiedurch die Verankerung in dieser Position als bestimmt angenommen wird. Denn abgesehen davon, daß dies gegen das Hafenreglement, ebenso wie gegen die Regeln der Nautik verstoßen würde, ist es auch deshalb untunlich, da der Manövrierraum für die an der Riva vertäuten Schiffe, sowohl für die in Abfahrt begriffenen und für die, welche anzulegen beabsichtigen, frei bleiben muß.

Infolgedessen werden die Schiffe jeder Größe sich unter den Schutz der größeren Diga, sowohl auf der einen als auch auf der anderen Seite, je nach den Winden, legen können. Wenn man als die geschützte Zone die zwischen Servola und der Punta Sottille ansieht, wird man nach Herstellung der neuen Diga auch noch die von S. Andrea so bezeichnen können, mit dem Unterschiede, daß diese bei jedem Wetter Schutz bieten wird, während die erstere der See aus West und Südwest ausgesetzt ist.

Die Behauptung, als ob die Schiffe so vor Anker gehen müßten, wie in der Denkschrift angeführt wurde, ist vollkommen unlogisch, da ihnen nicht nur die ganze Bucht von Muggia, sondern auch der Ankerplatz gegenüber dem Festlande des von den gedachten Reedereivertretern gewünschten Projektes zur Verfügung steht, wo nach ihrer Angabe die Bora nicht blasen soll!

Die Behauptung, daß die Dampfer, für den Fall als sie vor Anker treiben sollten, auf den Dignen zerschellen müßten, weil es ihnen unmöglich ist, durch eine der vier Ausfahrten abzukommen, ist absolut lächerlich, weil dieselben sicheren Raum zur Ausführung jedes Manövers bieten, zumal die Gefertigten annehmen, daß in diesem Falle von jedem Kapitän die südliche Ausfahrt gewählt würde, welche die größte und bei jedem Wetter benützbar ist. Dieselbe Erwägung gilt für die Einfahrt in den Hafen, welche durchaus leicht ist, bei jedem Wind, indem man je nach den Umständen die passendste Einfahrt auswählt. Die ankommenden Segelschiffe werden je nach dem Winde hinter der südlichen Diga ankern. Wenn sie in günstiger Position vertäut sind, werden sie auch bei Borasturm abfahren und ohne irgendwelche Schwierigkeiten aus dem Hafen auslaufen können. Im übrigen sind wir überzeugt, daß die erfahrenen Kapitäne sowohl bei der Ein- als auch bei der Ausfahrt sich, wie in allen künstlichen Häfen der Welt gebräuchlich, eines Remorqueurs bedienen werden.

Die Behauptung, daß die Diguen im Kurse aus der offenen See nach dem alten Hafen oder dem gegenwärtigen Freihafen liegen, ist geradezu absurd. Es ist auch den Unterzeichneten nicht bekannt, daß irgendwann ein Schiff bei Sturm oder Nebel jemals am Gestade zwischen der Punta S. Teresa und der von S. Andrea oder an den Wellenbrechern des gegenwärtigen neuen Hafens aufgefahren wäre. Die Gefertigten sind überzeugt, daß die geplanten, angeblich gefährlichen Diguen in entsprechender Weise beleuchtet und mit modernen Schallinstrumenten ausgestattet sein werden und daß ihre Position in den Seebüchern auf das genaueste angegeben sein wird. Bei Betrachtung der Seekarte fällt es in die Augen, daß der direkte Kurs von nur 1 ¼ Seemeilen außerhalb der Punta Salvore in der Richtung gegen eine Viertelmeile außerhalb des Leuchtturms von Triest frei führt von der Nordspitze der Diga I (wobei diese auf zirka 400 Meter zur Rechten bleibt).

Was den grundlosen Protest betrifft, welchen die erwähnten Rhedereivertreter im Namen der Marine vorzubringen wagen, deren berufene Vertreter zu sein sie behaupten, so protestieren die Unterzeichneten ihrerseits gegen ein derartiges Beginnen, da sie überzeugt sind, daß das von der k. k. Regierung vorgelegte Projekt von berufenen Sachverständigen unter jedem Gesichtspunkte, das heißt dem technischen, kommerziellen und maritimen, genau untersucht, überlegt und beraten wurde, zumal es langjähriger gründlicher Arbeit bedurfte, um zu einem entsprechenden Abschlusse zu gelangen. Angenommen, aber nicht zugegeben, daß der von den erwähnten Reedereivertretern behauptete Rückprall der Wellen den im Hafen von S. Andrea vertäuten Schiffen schaden könnte, so glauben wir doch, daß das in noch viel höherem Maße der Fall sein würde in dem von ihnen dringend gewünschten Hafen von Servola. Erwägt man, daß die See aus dem dritten und vierten Quadranten, welche sich an den Diguen bricht, in Bezug auf ihre Richtung immer der Richtung dieser Diga wird folgen müssen und daß der von der Denkschrift der Reedereivertreter vorhergesehene starke Wellenrückprall sich nach der Ansicht der Gefertigten auf ein so geringes Maß beschränken wird, daß er weder der Sicherheit der vertäuten Schiffe noch den Aus- und Einladeoperationen schaden könne.

Was den äußeren Teil des Molo VII betrifft, so wird er, soweit wir unterrichtet sind, nicht als Landungsplatz benützt werden, sondern nur als Umgrenzung der Zollinie. Wenn diese Riva bei direkter Bora benützt wird, so wird das an diesem Platze vertäute Schiff geschützt sein, da die Richtung der Bora mit einem Winkel von 20 Grad auf die Richtung des Molo einfällt. Wenn die Bora mehr von Osten bläst, dann würde ihre Richtung mehr derjenigen des Molo entsprechen. Was den äußeren Teil des Molo V betrifft, so wäre die einzige Schwierigkeit das Abkommen mit einem ausfahrenden Dampfer. Im übrigen bietet die Position keinerlei Gefahr (zum Vergleiche wäre der Molo Giuseppino in Betracht zu ziehen). Die oben erwähnten Reedereivertreter erachten den Hafen als wenig geräumig; wir hingegen finden, daß er mehr als 24 Anlegeplätze für Schiffe großer Tragfähigkeit bietet, da die Behauptung angeblich geringer Sicherheit für das Anlegen an den Moloenden zurückzuweisen ist. Warum läßt man die Riva und die betreffenden Anlegeplätze im Holzhafen außer acht?! Zu dem in der Eingabe der Rhedereivertreter erwähnten Beispiel der Aus- und Einladeoperationen, welche die Herren Dabinovich und Tripcovich vornehmen, bemerken die Unterzeichneten, daß der beim Hochofen vertäute Dampfer in der Richtung Nordwest-Südost (Maestro Scirocco) liegt und infolgedessen die diesen Anlegeplatz erreichende See den Dampfer nicht beunruhigt. Wenn man aber die Moli so, wie die Denkschrift der Reederei es vorschlägt, bauen würde, dann würde der Wellenanprall — wie oben ausgeführt — eine gefährliche Wirkung haben.

Eines der hauptsächlichsten Kriterien eines Handelszentrums, wenn es ein solches ist, besteht darin, den Hafen nach Tunlichkeit so nahe als möglich zu dem Geschäftszentrum oder sozusagen im Anschluß an die Stadt zu besitzen. Wenn eine Ausnahme gemacht wird, so geschieht das in jenen Gegenden, wo starke Gezeiten die Regel sind. Wenn der für das Holz geplante Hafen seitens der Interessenten wegen seiner Entfernung schon Proteste hervorgerufen hat, um wie viel mehr würde das der Fall sein, wenn der ganze Hafen noch weiter als der projektierte zu liegen käme?

Es liegt weder in der Absicht noch in der Kompetenz der Gefertigten, die Sache vom finanziellen oder technischen und eventuell spekulativen Standpunkte zu beurteilen, und sie beschränken sich darauf, den Ausführungen einige kurze Bemerkungen über die einheimische Bora hinzuzufügen, welche in der oben erwähnten Denkschrift der sogenannten Vertreter der Handelsmarine bei jeder Gelegenheit so viel berufen wird.

Wenn die durch die Aufschüttungen bewirkte Ausdehnung der neuen Hafenanlagen ins Meer hinaus den bestehenden Schutzraum in Deckung des Hügels von S. Andrea entzieht, so ist es nur logisch, daß außerhalb der neuen Moli durch die auf diese aufzuführenden Gebäude ein neuer Schutz geboten wird, und wir nehmen demgemäß an, daß die neu entstehende geschützte Zone von derselben Ausdehnung sein wird wie jetzt, wenn nicht noch größer. Dies zeigen die Erfahrungen in dem gegenwärtigen neuen Hafen (Punto Franco). Was die in der mehrbezogenen Eingabe behauptete geringere Stärke der Bora in dem Raume Servola—Zaule betrifft, so ist es merkwürdig, daß kein Dampfer statt in S. Andrea dort Zuflucht sucht, was doch geschehen müßte, wenn die Behauptung jener Eingabe richtig wäre.

Die Gefertigten, welche mit den von ihnen kommandierten Schiffen nach dem Lloydarsenal fahren müssen, können bezeugen, daß die Bora in

Digitized by Google

diesem Tale mit größerer Heftigkeit bläst denn irgendwo anders.

Die Gefertigten schließen mit dem Hinweise darauf, daß der erwähnte Protest namens der Handelsschiffahrt nicht nur von einer sehr beschränkten Anzahl von Personen erhoben wird, sondern daß überdies der größere Teil derselben in Bezug auf Nautik nicht als kompetent angesehen werden kann.

Indem die Gefertigten stolz darauf sind, als Kapitäne des Lloyd die große Mehrheit der Frequentanten des Hafens von Triest zu vertreten, hoffen sie, daß der verehrliche Industrierat ihre nachdrückliche Stimme für die Ausführung des Regierungsprojektes, welches zu gleicher Zeit den Interessen des Staates, den Bedürfnissen der Schiffahrt und des Handels der Stadt Triest dient, in ernste Erwägung ziehen werde.

Triest, im November 1903.

Mit der größten Hochachtung zeichnen

Riccardo Mayer,
Kapitän-Inspektor.

Giuseppe Verona,
Nautischer Inspektor.

Vladimir Jocklich,
Kapitän des Dampfers „Istria".

Antonio Marinovich,
Kapitän des Dampfers „Maria Theresia".

Giuseppe Bonomo,
Kapitän des Dampfers „Moravia".

Agostino Leva,
Kapitän des Dampfers „Habsburg".

Vittorio Guttmann,
Kapitän des Dampfers „Semiramis".

Giovanni Ghezzo,
Kapitän des Dampfers „Imperatrix".

Natale Tomanovich,
Kapitän des Dampfers „Orion".

Giovanni Damianovich,
Kapitän des Dampfers „Gisela".

Valerio Venussi,
Kapitän des Dampfers „Helene".

Attilio Foresti,
Kapitän des Dampfers „Koerber".

Giuseppe Gilkhuber,
Kapitän des Dampfers „Tirol".

Francesco Nasso,
Kapitän des Dampfers „Graf Wurmbrand".

Paolo Giurgevich,
Kapitän des Dampfers „Venus".

Andrea Bartole,
Kapitän des Dampfers „Medea".

Pietro Badessich,
Kapitän des Dampfers „Afrika".

Girolamo Lussich,
Kapitän bei der Lloydverwaltung.

Dussan Mandich,
Kapitän des Dampfers „Thalia".

Pietro Graglietto,
Kapitän des Dampfers „Persia".

Giuseppe A. Lucich,
Kapitän und Ausrüstungsvorstand des Lloydarsenals.

Digitized by Google

9.

Bericht des Referenten in Betreff der Frage der Erweiterung des Triester Hafens.

I.

Der in der 5. Sitzung des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehres über den seinerzeitigen Antrag des Mitgliedes, kaiserlichen Rates Schweiger, erstattete — im Anhange beigefügte — Bericht des Referenten über den Ausbau des Triester Hafens unterzog die für diese Erweiterung vorliegenden, drei verschiedenen Projekte eingehender Erörterung nämlich:

1. Die von der Regierung in Aussicht genommene Situierung des neuen Hafens bei der Punta S. Andrea,

2. der Bau an der Küstenstrecke zwischen dem Stabilimento Tecnico bis S. Sabba und

3. den Hafenbau in der Bucht von Zaule.

Auf Grund der in dem Berichte eingehend dargelegten kommerziellen und technischen Erwägungen gelangte derselbe zu dem Schlusse, daß das von der Regierung festgestellte umfassende Projekt des Ausbaues des Triester Hafens als das unter den tatsächlich gegebenen Verhältnissen zweckmäßigste und vom Standpunkte von Industrie und Handel zur baldigsten Inangriffnahme und Ausführung zu empfehlen sei.

Bei dem Umstande, als über die beiden anderen Projekte sub 2 und 3 nähere Studien und Kostenanschläge nicht vorlagen, beschloß das Subkomitee für die Fragen des Seeverkehres damals, diesen Bericht des Referenten über den Antrag Schweiger dankend zur Kenntnis zu nehmen und auszusprechen, daß das Subkomitee mit Rücksicht auf den Umstand, daß dasselbe über die Kosten, die Vor- und Nachteile der anderen alternativen Projekte für den Hafenbau nicht orientiert sei, derzeit keinen Anlaß habe, über den Rahmen seines Beschlusses vom 26. Jänner d. J. hinauszugehen.

Im Sinne dieses Beschlusses des Subkomitees wurden auch über die beiden anderen Projekte sub 2 und 3 eingehende Studien und Kostenvoranschläge ausgeführt und die Vor- und Nachteile dieser drei Hafenbauprojekte geprüft und gegeneinander abgewogen. Gemäß dem von den Mitgliedern Ritter v. Hütterott und Economo gestellten Antrage, gelangten diese von der k. k. Seebehörde ausgearbeiteten Projektstudien in der am 18. November 1903 abgehaltenen 6. Sitzung des Subkomitees zur Vorlage und zur Erörterung, für welche ja auch die an den Industrierat gelangte, gegen das Projekt der Hafenanlage bei S. Andrea gerichtete Denkschrift mehrerer österreichischer Rheder eine vom Subkomitee in ernste Erwägung zu ziehende Unterlage bot.

Laut der mitgeteilten und samt Plänen im Drucke vorliegenden Studien und Voranschläge über die in Rede stehenden Alternativprojekte stellen sich die Kosten des Projektes sub 2 unterhalb Servola auf 75.000.000 K, während für die Anlage in der Bucht von Zaule das Kostenerfordernis mit Rücksicht auf die notwendige Verlegung des dort vorhandenen Petroleumhafens auf zirka . . . . . 104,000.000 K beziffert wird.

In diesen Kosten ist für die Expropriierung, beziehungsweise Erwerbung und Verlegung der an diesen Küstenstrecken befindlichen industriellen Etablissements nur ein Betrag von 10,000.000 K veranschlagt, welcher sich in der Tat als viel zu niedrig erweisen dürfte, zumal das Mitglied v. Root in der Sitzung vom 18. November d. J. ziffernmäßig dargelegt hat, daß die Ablösung der Hochofenanlage in Servola allein ein Erfordernis von 26,000.000 K betragen dürfte; ähnlich wird es sich wohl auch bei den übrigen industriellen Etablissements verhalten, und es dürften sich sohin die Ziffern des aufgestellten Voranschlages wohl um mindestens 10,000.000 K erhöhen.

Die Kosten des Projektes der Hafenanlage bei S. Andrea sind bisher immer mit 94,000.000 K beziffert worden. Es muß jedoch schon hier darauf aufmerksam gemacht werden, daß diese Kosten auch den Holzlagerplatz bei S. Andrea, die sämtlichen Korrekturen im jetzigen alten Hafen und den Erweiterungsbau bei S. Andrea umfassen, der bereits im Jahre 1898 gesetzlich genehmigt wurde und jetzt in Ausführung begriffen ist, um die Überlastung im jetzigen Hafen zu beseitigen.

Da die Spezifikation dieser Kosten und derjenigen des neuen Hafens für den in Zukunft zu erwartenden Verkehrszuwachs und den Einfluß der Tauernbahn in der Folge noch zur Sprache kommen wird, so mag hier jetzt nur hervorgehoben werden, daß diese Kosten für die in Verhandlung stehenden neuen Erweiterungen im ganzen nur zirka 60 Millionen Kronen betragen. Daraus ergibt sich, daß in Bezug auf die Kosten das von der Regierung vorgeschlagene Projekt als das vorteilhafteste erscheint.

Gegen die Hafenanlage bei S. Andrea sind in jüngster Zeit in nautischer und technischer Beziehung mancherseits Bedenken und Einwendungen laut geworden, darunter insbesondere auch die schon vorhin

Digitized by Google

erwähnte, an das Subkomitee gelangte Denkschrift von 19 Triester Rhedern, welcher sich auch Rheder in Ragusa und Lussin angeschlossen haben und deren Wortlaut samt den beigegebenen Planskizzen im Drucke vorliegt.

Die Eingabe bezeichnet den Hafen von S. Andrea als den Grundsätzen der guten Nautik und Hafentechnik nicht entsprechend, und zwar aus folgenden Gründen:

Die Landspitze vom Triester Leuchtturm bis zum Arsenal liege in der Zone der starken Winde, welche den Schiffen an der Küste jede Operation unmöglich machen. Man habe eine große Menge von Materialien zur Herstellung des Hafenterrains nötig, ohne aber die Bedürfnisse des Triester Hafens zu decken. Die Schiffe könnten sich zwischen Moli und Wellenbrecher nicht genügend fest verankern und liefen Gefahr bei starker Bora entankert, gegen den Wellenbrecher geworfen oder bei der Ausfahrt durch die zwischen denselben befindlichen Tore an die Spitzen der Wellenbrecher geschleudert zu werden. Dies bilde bei Südwest oder Nord beim Passieren der Wellenbrecher eine Gefahr, namentlich bei wenig belasteten, sich hoch über Wasser erhebenden Fahrzeugen. Besonders groß sei die Gefahr bei Nacht, wenn bei trübem und stürmischem Wetter die Wellenbrecher oder deren Lichter nicht rechtzeitig gesehen werden. Auch in den Bassins selbst würden bei Westwest bis Südwest infolge des hohen Wellenganges, namentlich an den spitzen Winkeln in den Bassins, die Operationen schwierig sein. Die äußeren Längsseiten der beiden Moli V und VII würden den Borastürmen vollständig ausgesetzt und dadurch die vertäuten Schiffe gefährdet sein. Dagegen eigne sich der Hafen in der Bucht von Muggia in der Verlängerung des zwischen San Marco und Servola projektierten Holzhafens besser, weil er sich in der geschützten Zone befinde, eine Kailänge von 13.080 Metern erreichen und nötigenfalls bis Muggia ausgedehnt werden könne. Die von der Regierung ermittelten Kosten für den Hafen von San Andrea werden als zu niedrig angenommen bezeichnet. Der Bau an der von der Eingabe gewünschten Stelle erfordere nur 20 bis 30 Millionen Kronen, wäre also weit billiger und schneller auszuführen als jener.

Die Behauptung, daß die Bora in der Bucht von Zaule besonders heftig wüte, sei nicht richtig. Man spüre sie nur am Lande, während sie sich bis zum Meere verliere und keine Kraft mehr ausübe. Ebenso sei die Behauptung, daß die Bucht von Zaule sehr verschlammt sei, unrichtig, denn die für einen kleinen Dampfer vor einigen Jahren hergestellte Cunette sei jetzt noch vorhanden, was bei großen Schlammassen nicht möglich wäre. Dagegen wird zugegeben, daß der für die Anlage bei S. Andrea angeführte Vorteil der größeren Nähe der Stadt nicht zu leugnen sei.

Von den vorstehend angeführten Einwendungen wird die in Betreff der ungünstigen Lage von S. Andrea, sowie in Betreff des Umstandes, daß dieselbe den Winden von Nord- bis Südwest stark ausgesetzt sei, gewiß nicht widersprechen und gewiß würde man sich vor etwa 15 Jahren, bevor die jetzt bestehenden Industrien an der Küste von Servola entstanden waren, möglicherweise für diese Stelle ausgesprochen haben; heute aber dürften wohl nur Wenige den Mut haben, die Demolierung dieser Industrien ernstlich zu empfehlen, ganz abgesehen davon, daß deren Einlösung außerordentlich hohe Geldopfer erfordern würde.

Eine andere Einwendung der Denkschrift, daß nämlich das für die Neuanlage bei S. Andrä in Aussicht genommene Areal für die Zwecke des Triester Hafens nicht genüge, möge hier deshalb besonders hervorgehoben werden, weil dieselbe im Gegensatze zu der auch im Subkomitee von einer Seite laut gewordenen gegenteiligen Anschauung steht.

Die weiteren Bemänglungen der Denkschrift sind in zwei Gruppen, in eine technische und eine nautische, zu unterscheiden.

Die erstere ist wohl schon in dem in der fünften Sitzung verhandelten Berichte hinreichend erörtert und in der sechsten Sitzung vom Regierungsvertreter neuerdings eingehend und erschöpfend dargelegt worden. Diese Erörterungen haben ergeben, daß sowohl die Bucht von Zaule, wie auch die Küstenstrecke von S. Marco bis S. Sabba für den Hafenbau in technischer Beziehung größere Nachteile aufweisen, als die Anlage bei S. Andrea. Eine klassische Bestätigung für das Vorhandensein außerordentlich großer Schlammassen in der Bucht von Zaule bildet die in der Eingabe österreichischer Rheder enthaltene Mitteilung, daß für den „kleinen" Dampfer „Zaule" ein Kanal in Schlamm ausgebaggert werden mußte, wodurch zugestanden erscheint, daß der Schlamm nicht tief unter der Wasserfläche ansteht, zumeist ein „kleiner" Dampfer ja keine große Tauchtiefe hat, wie ja übrigens durch vorgenommene Messungen, die in der Mitte der Bucht eine Wassertiefe von etwa 2·5 Meter ergaben, konstatiert ist. Daß der Kanal heute noch vorhanden ist, beweist nur, daß der Schlamm eine gewisse Festigkeit erlangt hat, welche eine Abschwemmung bei dem Ruhezustande des Wassers in einiger Tiefe verhindert. Tatsache aber ist, daß Anschüttungen und Ufermauern bei der konstatierten Tiefe des Schlammes von fast 20 Meter sehr teuer herzustellen sind und, wie es der Molo bei S. Sabba beweist, erst nach vielen Jahren zur Ruhe kommen, ein Umstand, der bei der Auswahl des Platzes für einen Hafen sehr in Betracht kommt.

Die Behauptung der Eingabe, daß es sehr wohl zulässig sei, den Hafen bis nach Muggia auszudehnen, weil die Bora über die Ebene von Zaule die Kraft verliere, wird von allen Ortskundigen und den Rau-

Digitized by

tikern übereinstimmend als unrichtig bezeichnet; die Bora wüte auf dem Wasser noch genau in derselben Intensität, wie auf der Ebene des Zauletales und übe noch ihre ganze Kraft selbst an der gegenüberliegenden Küste bei Muggia aus.

In Bezug auf die Bemänglungen und Einwendungen in nautischer Beziehung kann sich dieser Bericht darauf beschränken, diesfalls auf die diesem Berichte — als Beilage I — angeschlossene Zuschrift des k. u. k. Seebezirkskommandos in Triest an das Bureau des Industrierates vom 25. November 1903 und das von dem als nautischem Experten einvernommenen k. u. k. Korvettenkapitän Leopold Sellner an das Subkomitee erstattete Sachverständigengutachten zu verweisen, welches die in nautischer Beziehung erhobenen Bedenken als völlig unbegründet, ja teilweise geradezu als „Unding" bezeichnet, so daß über die nautischen Einwendungen nach den eingehend begründeten Gutachten unparteiischer und anerkannter nautischer Fachmänner nunmehr wohl hinweggegangen werden kann, zumal durch die vorliegenden nautischen Berichte und Gutachten festgestellt erscheint, daß die projektierte neue Hafenanlage vom praktisch-nautischen Standpunkte betrachtet, alle die Benützbarkeit derselben verbürgenden Voraussetzungen aufweist und in nautischer Beziehung von jedem Berufsseemann nur zu empfehlen ist.

Wenn nun das Subkomitee diese gegen die Hafenanlage bei S. Andrea gerichtete Eingabe in gebührender Berücksichtigung der dem Industrierate in ihren Interessen sicherlich nahestehenden Kreise der österreichischen Rheder ernster Beachtung und Würdigung unterzog, so darf doch nicht übersehen und soll an dieser Stelle auch nicht verschwiegen werden, daß gleichzeitig von den Kreisen der Industrie und des Handels ebenso nahestehenden Seiten im gegenteiligen Sinne gehaltene, gewiß nicht minder beachtenswerte Kundgebungen an das Subkomitee gelangten, welche mit Nachdruck für die Hafenanlage bei S. Andrea eintreten und das Regierungsprojekt als die zweckmäßigste, ja einzige Lösung bezeichnen.

Außer dem Podestà von Triest, Dr. v. Sandrinelli, welcher namens des Stadtrates und Gemeinderates von Triest die Inangriffnahme des Hafens dringend empfiehlt und dem Platze von S. Andrea vor allen anderen Projekten als den „besten und wünschenswertesten" den Vorzug gibt, haben insbesondere 26 Triester Speditionsfirmen in einer auch dem Subkomitee übermittelten Eingabe an die Regierung erklärt, daß sie das Projekt der Regierung in Betreff der Hafenanlage in Triest mit Genugtuung und lebhaftem Beifalle begrüßen und sich vollkommen den betreffenden Gutachten und Manifestationen der Gemeindevertretung und der Handels- und Gewerbekammer anschließen; sie bitten um möglichst rasche Ausführung aller in dem vorbezeichneten Projekte vorgesehenen Arbeiten im Hinblicke auf die nahe bevorstehende Vollendung der zweiten Eisenbahnverbindung, da die anderen Projekte, welche den neuen Hafen von Triest, respektive der Punta S. Andrea entfernen wollen, bedauernswerte Konsequenzen nach sich ziehen und die größten Schwierigkeiten für die Abwicklung der Handelsoperationen schaffen und eine bedeutende Erhöhung der Lokalspesen ergeben würden, wodurch Triest in eine ungünstige Situation gegenüber den Interessen des Innern der Monarchie käme und nicht im stande wäre, der Konkurrenz der rivalisierenden Häfen zu begegnen.

Desgleichen hat die Börsedeputation in Triest in demselben Sinne sich an das Präsidium des Industrierates gewendet und an das für die Hafenanlage in S. Andrea abgegebene Votum der Triester Handelskammer erinnert.

An dieser Stelle darf insbesondere auch auf das Votum des Triester Ingenieur- und Architektenvereines hingewiesen werden, welcher die Frage der Hafenerweiterung in Triest besonderem Studium unterzog und dessen Kommission diesfalls zu folgender Konklusion gelangt:

„Was das Hinterland anbelangt, so ist der behauptete Mangel, wie eingehend dargelegt wurde, in S. Andrea kein absoluter.

Rücksichtlich der Winde ist die projektierte Lage (bei S. Andrea) die der Wirkung der Bora, des einzigen Windes, welcher bei uns eine solche Heftigkeit hat, daß er der Schiffahrt Eintrag tun kann, unter allen am wenigsten ausgesetzte.

Rücksichtlich des Seeganges ist diese mehr als die anderen ihm ausgesetzt, aber die Konfiguration und die Struktur des Grundes an der Mündung der Bai erleichtern und verbilligen verhältnismäßig die Herstellung von Diguen, welche die Wirkung haben, daß dadurch die geplanten Anlagen sowohl in ihrem äußeren als auch in dem näher zum Lande gelegenen Teile in wirksamer Weise geschützt werden.

Die Kosten für diese Diguen, welche nach begründeter Ansicht auch für einen Hafen bei Servola notwendig wären, werden durch andere günstige Bedingungen reichlich ersetzt.

Anderseits sind weder die Bora noch der Seegang Faktoren von solcher Wichtigkeit, um die Bedürfnisse des Handels überwiegen zu können und es ist nur in S. Andrea möglich, teueren Expropriationen bestehender industrieller Etablissements auszuweichen, und die Bedingungen des Meeresgrundes daselbst sind nicht nur besser als die aller anderen Plätze, sondern direkt absolut gute zu nennen.

Die Kommission gibt ihrer Ansicht dahin Ausdruck, daß man an dem Bau des Haupthafens in S. Andrea festhalten müsse, ein Platz, welcher die leichteste, schnellste und billigste Lösung der Frage ermögliche."

Digitized by Google

II.

Nachdem sohin die Einwendungen, welche in Bezug auf die Kosten, die nautischen und technischen Bedenken gegen die Hafenanlage in S. Andrea erhoben wurden, im vorstehenden erörtert, beziehungsweise widerlegt erscheinen, ist nun auf den zweiten Teil des in der 6. Sitzung des Subkomitees gefaßten Beschlusses einzugehen, welcher lautet:

„In Erwägung, daß mancherseits die Vermehrung der nutzbaren Fläche um 260.000 Quadratmeter für die nächsten 15 bis 20 Jahre als genügend bezeichnet wurde, wird die Regierung ersucht, über die Art und Kosten der Anlage unter der obigen Voraussetzung eine Äußerung dem Komitee zukommen zu lassen."

Im Gegensatze zu den oben erwähnten Ausführungen der Eingabe österreichischer Reeder hat nämlich das Subkomiteemitglied kaiserlicher Rat Schweiger die Ansicht vertreten, daß die von der Regierung geplante Anlage bei S. Andrea zu groß angenommen sei und daß dieselbe über den Verkehrszuwachs, wie er in den nächsten 25 Jahren voraussichtlich sich ergeben werde, hinausgehe.

Es wurden diesbezüglich in einer im Sitzungsprotokolle enthaltenen Berechnung Ziffern für die bisherige Verkehrsentwicklung angeführt und daraus Schlüsse für die zukünftige Entwicklung gezogen, welche, wenn sie richtig wären, die Annahme allerdings begründen würden. Nach der hier — als Beilage II — angeschlossenen bezüglichen Erklärung der Regierung würde bei Festhaltung eines Arealerfordernisses von 260.000 Quadratmeter Fläche der Molo VII allerdings entfallen können, wodurch eine Ersparnis von etwa 10 Millionen Kronen erzielt würde, wogegen jedoch bemerkt wird, „daß der vorläufige Wegfall des Molo VII kostspielige Sicherungsarbeiten für die rückwärtige freie Anschüttung notwendig machen würde und daß es fraglich sei, ob sich die Kosten für die spätere Ausführung dieses Molo nicht höher stellen als jetzt, wo die Anlage unter einem vergeben und durchgeführt wird".

Genaue Erwägungen und Betrachtungen führen jedoch zu dem Schlusse, daß eine Reduktion des im Regierungsprojekte in Aussicht genommenen Areals sachlich nicht zu empfehlen und in Anbetracht der im nachstehenden berechneten zukünftigen Verkehrsentwicklung auch nicht zulässig wäre.

Zunächst muß festgestellt werden, daß das bisherige Areal des Triester Hafens nicht — wie in der vorgelegten Berechnung angegeben erscheint — 450.000, sondern nur 418.000 Quadratmeter beträgt. Da dieses Areal bekanntermaßen bei weitem nicht genügt, den gegenwärtigen Verkehr zu bewältigen, und um den unhaltbaren Zustand, daß Schiffe, und zwar gleichzeitig mehrere Schiffe, oft wochenlang außerhalb des Hafens liegen und auf das Anlegen warten müssen, ein Ende zu bereiten, so ist bereits im Jahre 1898 die Genehmigung zum Baue des Molo V und der Riva VI samt dazugehörigem Wellenbrecher erfolgt und werden dieser Molo und diese Riva gegenwärtig im Ausmaße von 149.000 Quadratmeter ausgeführt, so daß nach Durchführung dieser Vergrößerung 567.000 Quadratmeter zur Verfügung stehen.

Bei einer Güterbewegung von 1,137.570 Tonnen im Jahre 1901 entfällt sohin auf eine Tonne ein Flächenraum von 0·5 Quadratmeter.

Das Areal, welches nach dem Regierungsprojekte einschließlich obiger beansprucht wird, beträgt	149.000	Quadratmeter
und nach Abzug jener	607.000	„
	149.000	„
also für die künftige Verkehrszunahme und für den Zuwachs durch die Tauernbahn rund	**458.000**	Quadratmeter.

Wenn nun der natürliche Zuwachs in 20 Jahren — wie in der mehrberufenen Berechnung angegeben — wirklich nur 314.000 Tonnen betrüge, so würden dafür bei 0·5 Quadratmeter pro Tonne erforderlich sein rund . . . . . 160.000 Quadratmeter.

Würde der Verkehrszuwachs durch die Tauernbahn wirklich — konform der erwähnten Berechnung — nur 300.000 Tonnen betragen, was jedoch zuständigerseits als zu niedrig bezeichnet wird, so kämen in Betracht weitere	150.000	„
so daß der Zuwachs an Arbeitsfläche	**310.000**	Quadratmeter
betragen müßte.		
Da das Regierungsprogramm nach Abzug jener 149.000 Tonnen	458.000	„
vorsieht, so würde sich ein Arealüberschuß von	148.000	Quadratmeter
ergeben.		

Für das Mittel des außergewöhnlichen und des natürlichen Zuwachses gibt die mehrerwähnte Berechnung 567.000 Tonnen an, wofür nötig sind

rund	280.000	Quadratmeter
und für den Zuwachs durch die Tauernbahn	150.000	„
sohin zusammen	**430.000**	Quadratmeter
gegenüber den Ausmessungen des Regierungsprojektes per	458.000	„
woraus sich ein Arealüberschuß von im ganzen	**28.000**	Quadratmeter
ergeben würde.		

Nun darf aber in Bezug auf die neuen Anlagen nicht außer Betracht bleiben, daß die Hangars, die Straßen und die Bahnanlage einen wesentlich

größeren Raum erfordern, als im alten Hafen, und zwar sollen die Hangars nicht wie im alten Hafen 20 bis 25 Meter, sondern 45 Meter breit sein, damit es möglich sei, in einem Hangar die Ladung eines ganzen Dampfers unterzubringen; denn wäre dies nicht möglich, und es müßten zwei Hangars dazu verwendet werden, so wäre dies gleichbedeutend mit einer großen Verschwendung an Anlegeraum, da ja selbstredend vor dem zweiten Hangar solange kein Schiff anlegen kann, als in demselben noch Waren für ein anderes Schiff untergebracht sind oder untergebracht werden müssen.

Die größere Bodenfläche der Hangars ist aber auch deshalb nötig, weil es, wie schon in dem — im Anhange beigefügten — Subkomiteeberichte vom 8. Jänner 1903 nachgewiesen, unpraktisch ist und vermieden werden sollte, die Hangars mit einem Stockaufbau zu versehen.

Die Straßen zwischen den Geleisen sollen künftig 16 Meter breit werden, weil ja infolge des größeren Fassungsraumes der Hangers und der größeren Ausdehnung der Moli die Warenbewegung eine wesentlich lebhaftere sein wird und sohin auch breitere Straßen erfordert.

Für die Eisenbahn innerhalb des Hafengebietes wird gleichfalls ein größerer Raum beansprucht, weil künftig immer drei Geleise nebeneinander liegen sollen, während jetzt deren nur zwei vorhanden sind, und zwar deshalb, damit es möglich sei, die Krane an alle Punkte dirigieren zu können und dadurch einen jetzt bestehenden großen Übelstand zu vermeiden, der darin besteht, daß man die Schiffe zum Kran dirigieren muß und nicht umgekehrt.

Es bedarf nur eines Blickes auf den beiliegenden Plan, um zu erkennen, daß durch diesen Mehrbedarf an Raum nicht nur die 28.000 Quadratmeter absorbiert werden, sondern daß in der Tat bei weitem nicht 0·5 Quadratmeter pro Tonne zur Verfügung stehen würden.

Aus diesen Darlegungen aber geht evident hervor, daß eine Hafenerweiterung von nur 260.000 Quadratmeter Areal dem Erfordernisse nicht entsprechen wird. Ganz abgesehen aber davon erscheint die bei der mehr erwähnten Berechnung stillschweigend festgehaltene Annahme, daß bei der Anlage eines Hafens die Größe des Areals für die Beurteilung der Größe des Hafens in erster Linie maßgebend sei, unzutreffend.

Gewiß ist es nötig, als Manipulationsraum und für die zu errichtenden Gebäude möglichst große Flächen zur Verfügung zu haben, denn gerade Beschränkungen in dieser Beziehung kosten gewöhnlich viel Geld und das Subkomiteemitglied, kaiserlicher Rat Dr. Schenker-Angerer hat gewiß vollkommen Recht, insbesondere vom Standpunkte als großer Spediteur, wenn er sagt, „daß bei Bauten, wie bei den Triester Hafenanlagen, das zu klein viel gefährlicher wäre und in der Zukunft viel kostspieliger würde, als die eventuelle Gefahr, sofort zu große Bauten zu haben", aber von größerer Wichtigkeit bei der Anlage eines Hafens ist es, das lehrt der jetzige Triester Hafen, das lehren die vielen Schiffe, welche draußen auf der Reede tage-, ja wochenlang liegen müssen, weil sie keinen Platz zum Anlegen finden, auf eine genügende Rivenlänge zu sehen, damit alle ankommenden Schiffe sofort nach ihrer Ankunft auch einlaufen, anlegen und löschen können.

Im jetzigen Freihafengebiete haben wir eine Rivenentwicklung von 3260 Meter bei einem Umschlagsquantum im Jahre 1901 von 1,137.571 Tonnen; es entfallen sohin pro Meter Rivenlänge und Jahr 348 Tonnen. Wie aber schon bemerkt und allgemein bekannt ist, reicht die jetzige Länge bei weitem nicht aus und es sollte dieses Ausmaß, wenn sich der Verkehr glatt abwickeln soll, wesentlich größer sein. Diesem dringenden Bedürfnisse der Gegenwart sollen die im Jahre 1898 genehmigten Ergänzungsbauten, welche eine Längenentwicklung von 1410 Meter haben werden, entsprechen, so daß, wenn dieselben etwa in drei Jahren fertiggestellt sind, 4670 Meter zur Verfügung stehen. Wenn nun das jetzige Umschlagsquantum auch gar nicht mehr steigen würde, was aber sicherlich nicht angenommen werden darf, so würden auf den laufenden Meter 243 Tonnen entfallen. Nach dem Regierungsprojekt werden durch die beiden Moli VI und VII und die Riven VI und VII noch 3680 Meter Riven hinzukommen, so daß später, nach vollständiger Durchführung des ganzen Regierungsprogrammes, 8350 Meter zur Verfügung stehen werden.

Es wird nun zu ermitteln sein, auf welches Umschlagsquantum nach Verlauf von 25 Jahren gerechnet werden kann.

Nach jener mehrerwähnten Berechnung dieses Quantums wird unterschieden zwischen einer außergewöhnlichen und einer natürlichen Entwicklung, und es werden in erstere die Jahre 1898 bis 1902 gerechnet. Die in dieser Berechnung vorgeführten Ziffern aber beziehen sich nur auf die Entwicklung des Triester Eisenbahnverkehres, während für den Seeverkehr, das heißt für den Hafen der Güterverkehr im Freigebiete maßgebend ist, und dieser ist von 1897 bis 1901 von 887.498 Tonnen auf 1,137.571 Tonnen gestiegen, so daß der Verkehrszuwachs im Jahre durchschnittlich 50.014, rund 50.000 Tonnen beträgt. Diese Zuwachsziffer muß jedenfalls als die richtige und voraussichtliche festgehalten werden.

Es wird zwar geltend gemacht, daß der Zuckerexport der letzten Jahre ein außergewöhnlich hoher gewesen und daß nicht anzunehmen ist, daß derselbe in den folgenden Jahren einen ähnlichen Aufschwung nehmen werde. Aber diese wohl etwas zu pessi-

gitized by Googl

mistische Vermutung ist durch nichts tatsächlich begründet.

Im Gegenteil, es kann angenommen werden, daß etwa mit Ausnahme des heurigen und des nächsten Jahres, so lange die Verhältnisse in der Zuckerbranche noch nicht völlig geklärt sind, der Zuckerexport aller Voraussicht nach wieder größere Dimensionen annehmen wird. Und sollte nicht für jene Artikel, die, was auch noch nicht feststeht, in der Zukunft in geringeren Quantitäten ausgeführt werden, entsprechender Ersatz auf anderen Gebieten gefunden werden? Wäre es nicht zutreffender, anzunehmen, daß die jetzt von allen Seiten angestrebte Exportausdehnung auch Erfolg haben werde? Man berücksichtige nur die Einführung neuer überseeischer Linien, man beachte, daß der Österreichische Lloyd die Fahrten nach Japan und China ausdehnt, daß er nach Südafrika regelmäßige, in monatlichen Intervallen verkehrende Schiffe in Dienst stellt, daß regelmäßige Linien nach Mexiko, Nordamerika und den mittelamerikanischen Inseln eingerichtet wurden und daß die Einrichtung einer regelmäßigen Linie nach Argentinien und La Plata in naher Aussicht steht! Es wäre überaus traurig, wenn alle diese Anstrengungen ohne Erfolg sein sollten!

Pessimistische Befürchtungen in dieser Beziehung sind bei uns immer von unheilvoller Wirkung gewesen, und es würden gewiß die norddeutschen Häfen nicht einen so außerordentlichen Aufschwung in den letzten Dezennien genommen haben, wenn man nicht mit festem Willen, ebenso in wohl berechneter Voraussicht, wie in Anhoffnung des Erfolges, Hafen- und Schiffbau in großem Stile und frei von sich selbst verkleinernder und entmutigender pessimistischer Engherzigkeit durchgeführt hätte.

Wenn man nun den Umschlag im Triester Freigebiete im Jahre 1901 als Basis mit . . . . . 1,137.571 Tonnen annimmt und den normalen Zuwachs pro Jahr mit 50.000 Tonnen eingestellt, so ergibt das in 25 Jahren ein Mehrumschlagsquantum von . . . . . 1,250.000 Tonnen.

Der Zuwachs durch die Tauernbahn wurde bei der Rentabilitätsrechnung mit 872.000 Tonnen angenommen, soll aber hier vom Jahre 1910 ab nur mit . . . . . 500.000 „

berechnet werden, so daß nach Ablauf von 25 Jahren ein Umschlagsquantum von 2,887.571 Tonnen

sich ergibt.

Zur Verfügung stehen aber an Rivenlänge im ganzen vom Jahre 1918 ab, wo die Bauten nach dem aufgestellten Programm vollendet sein sollen, 8350 Meter. Es entfallen sohin pro Meter und Jahr 346 Tonnen.

Bei dem jetzigen Hafen in der Länge von 3260 Meter entfallen pro Meter 348 Tonnen, ein Quantum, welches eben nicht bewältigt werden kann und die Ursache der ständigen Klagen und den nicht verstummenden dringenden Rufen nach Vergrößerung des Hafens bildet, und welches erst dann bewältigt werden kann, wenn die jetzt in Ausführung begriffene, bereits im Jahre 1898 genehmigte Vergrößerung vollendet ist. Daraus geht hervor, daß der Umschlag von 346 Tonnen pro Meter nur dann anstandslos durchgeführt werden kann, wenn bei den neuen Anlagen die Vorrichtungen und Hilfsmittel zur Beförderung der ein- und auslaufenden Warenquantitäten wesentlich besser, zahlreicher und leistungsfähiger sind als im jetzigen Hafen.

Aber selbst, wenn die Rechnung nur auf 15 Jahre bis zur Erledigung des gesamten Bauprogrammes aufgestellt wird und sofort mit dem Bau begonnen würde, so beträgt der Umschlag 2,887.571 Tonnen oder pro Meter Riva 286 Tonnen, ein Quantum, welches größer ist als jenes, das auf die Riva des jetzigen Hafens plus der im Jahre 1898 genehmigten Vergrößerung entfällt. Wenn man aber noch berücksichtigt, daß bei der Ausdehnung und Entwicklung der Schiffahrt nach Afrika und Amerika auch der Auswandererverkehr über Triest eine gewisse Aussicht auf größere Entwicklung hat, und daß dadurch immerhin ein Teil der Anlegestellen für diesen Verkehr in Anspruch genommen werden dürfte, so wird der Warenumschlag pro Meter noch weiter steigen.

Endlich ist noch in Betracht zu ziehen, daß das von der Eisenbahnverwaltung für die Tauernbahn mit 872.000 Tonnen pro Jahr aufgestellte Frachtenpräliminare erreicht wird und das ist nicht unwahrscheinlich, weil die jetzige bayerische Verkehrspolitik ersichtlich die Verbindung mit Triest ins Auge faßt. Dann erhöht sich aber bei der 25jährigen Periode der Gesamtumschlag auf 3,259.570 Tonnen oder pro Meter Rivenlänge auf 393 Tonnen und bei der 15jährigen auf 2,759.570 Tonnen oder pro Meter Rivenlänge auf 350 Tonnen.

Wie schon in dem mehrberufenen Berichte vom 27. Juni 1903 hervorgehoben wurde, ist im überseeischen Verkehr die möglichste Einhaltung der Abfahrts- und Ankunftszeiten von größter Wichtigkeit. Es muß daher dahin gestrebt werden, daß jedes ankommende Schiff möglichst immer sofort eine Anlegestelle und die für dasselbe bestimmten Waren zur Verladung bereit findet, beziehungsweise seine Ladung sofort löschen kann. Längeres Verweilen auf der offenen Reede ist möglichst zu vermeiden und es

Digitized by Google

darf daher keinesfalls mit zu hohen Belastungsziffern für die Anlegestellen gerechnet werden.

Aus all dem aber ergibt sich, daß das vorliegende Regierungsprojekt selbst bis zum Ende der in Aussicht genommenen 15jährigen Bauzeit keineswegs zu ausgedehnt ist und daß, wenn die Anlage auf eine Zeit von 25 Jahren ausreichen soll, eine Reduktion der als Anlegeplätze für größere Schiffe in Aussicht genommenen Rivenlänge geradezu unzulässig wäre.

III.

Die Kosten des neuen Hafens bei S. Andrea werden, wie schon erwähnt, gewöhnlich mit rund 100 Millionen Kronen angegeben. Es ist schon bemerkt worden, daß sich der Kostenanschlag der Regierung richtig auf 94 Millionen Kronen stellt, wobei anzunehmen ist, daß bei dem nahezu schlammfreien Meeresgrunde und der genauen Kenntnis der Tiefen die Kosten eines solchen Baues mit einiger Gewißheit sich kalkulieren lassen.

Diese 94 Millionen aber beziehen sich, wie gleichfalls schon hervorgehoben wurde, nicht ganz auf den Bau bei S. Andrea und es erscheint daher, um ein richtiges Bild darüber zu gewinnen, welche Kosten die eigentlichen Hafenbauten für den Verkehrszuwachs und die durch die zweite Eisenbahnlinie aufzunehmenden Quantitäten erfordern, angebracht, diese Ziffer ein wenig zu analysieren.

In dieser Summe sind nachstehende Arbeiten und Anschaffungen enthalten:

1. Arbeiten im alten Hafen:

a) am Molo Sanità, Riva Carciotti, Riva Grumula, Molo S. Teresa	3,700.000 K
b) Verbreiterung der Riva zwischen Molo S. Carlo über die Sanitätsriva bis zum Molo Giuseppina .	1,900.000 „
c) Pflasterungen an der Riva Grumula, dem Molo Sanità und Molo S. Teresia	400.000 „
d) Hangars, Geleiseanlagen, Sanitätsgebäude, Krane, Wasserleitungen ꝛc. am Molo Sanità	700.000 „
e) Herstellung einer Riva in S. Sabba	200.000 „

2. Herstellungen außerhalb des neuen Hafens:

a) Der neue Holzlagerplatz bei Servola	2,700.000 K
b) Molo bei demselben . . .	1,200.000 „
c) Anschüttung am bestehenden Holzlagerplatz beim Molo S. Teresia	1,000.000 „
Fürtrag	11,800.000 K

Übertrag	11,800.000 K
d) Anschüttung in der Sacchetta	500.000 „
3. Im Jahre 1898 bereits für Bauten behufs Bewältigung des im jetzigen Hafen nicht mehr unterzubringenden Quantums bewilligt	10,300.000 „
4. Für die Magazine, welche sich durch Vermietung verzinsen und eventuell auch durch Private aufgeführt werden könnten, sohin nicht eigentlich in die Bausumme der Hafenanlage gehören und erst nach Bedarf aufgeführt werden	11,500.000 „
zusammen .	34,100.000 K,
so daß für den eigentlichen Hafenerweiterungsbau und dessen Ausrüstung erforderlich sind . . .	59,900.000 „

Von diesen 59,900.000 K entfallen auf den eigentlichen Hafenbau, das heißt auf die Riven, Moli, Wellenbrecher und die gesamte Anschüttung . . . 37,200.000 K
und auf die Ausrüstung, das heißt auf Straßen, Kanalisierungen, Hangars, diverse Hochbauten, mechanische Einrichtung, elektrische Beleuchtung, Krane, Aufzüge, Ausrüstungsgegenstände und Wasserleitungen . . . . 22,700.000 „

Dabei ist zu berücksichtigen, daß diese Beträge nicht sofort flüssig zu machen, sondern auf eine Reihe von 15 Jahren zu verteilen sind.

Jedenfalls geht aus diesen Ziffern hervor, daß die Anlage bei S. Andrea wesentlich billiger ist, als bei Servola und im Zauletale. Die Kostenfrage spricht gegen eine Durchführung des Projektes einer Hafenanlage zwischen dem Stabilimento Tecnico und S. Sabba so entscheidend, daß diesfalls die Einwendungen wohl bald aufhören werden. Aber auch aus einem anderen Grunde kann die Anlage des Hafens bei S. Andrea eher zur Ausführung empfohlen werden, weil dann die längs der Küste von S. Marco bis S. Sabba entwickelte Industrie für Triest erhalten wird, ein Umstand, der um so mehr ins Gewicht fällt, als ja die Entstehung dieser Industrie die Frucht jahrelanger Bemühungen und Bestrebungen der Regierung, sowohl wie der Stadt Triest und der österreichischen Industriellen und die Erhaltung derselben für Triest und seinen Handel von der größten Bedeutung ist; es wäre nur zu wünschen, daß die weitere Entwicklung der Industrie im Triester Hafengebiete mit allen Kräften unterstützt

Digitized by Google

würde. Dazu wird man aber eines großen Territoriums bedürfen und dieses Territorium wird in der Ebene von Zaule zu finden sein. Für Industrieanlagen erscheint dieselbe geeignet, nicht aber für einen Hafen. Es sollte schon jetzt vorgesorgt werden, daß es möglich sei, vom Meer aus durch Anlage eines, wenn auch nur kleinen Molo die Verbindung mit der Bucht von Zaule herzustellen.

IV.

Es ist auch vielfach die Frage diskutiert worden, welchen Einfluß auf den Verkehr die räumliche Entfernung eines Hafens vom Zentrum der Stadt ausübt. In dieser Beziehung mag hier auf den in der 5. Sitzung des Subkomitees erstatteten Bericht, vom 27. Juni 1903 hingewiesen werden, in welchem diese Frage eingehend erörtert erscheint; der gegenwärtige Bericht kann sich diesfalls auf den Hinweis beschränken, daß in diesem Punkte die Meinungen im Subkomitee nicht geteilt waren und daß in den Erörterungen in der 6. Sitzung des Subkomitees der große Vorteil der Nähe des Hafens S. Andrea zu Triest rückhaltlos anerkannt wurde.

Damit ist auch die Anregung erledigt, welche anstatt der Vergrößerung des Hafens von Triest bei S. Andrea die Anlage eines Hafens in der Bucht von Panzano ins Auge fassen möchte.

Einer solchen Verlegung des Triester Hafens kann unter den tatsächlichen Verhältnissen dermalen nicht das Wort geredet werden.

Es mag zugegeben werden, daß die Bucht von Panzano vielleicht manche günstige Voraussetzung aufweist, allein ein Blick auf die angeschlossene Karte und die in derselben schematisch angedeuteten ideellen Hafenprojekte zeigt, daß Panzano eben nicht in Triest, sondern von diesem 21·5 Kilometer entfernt ist. Nun aber handelt es sich im Augenblicke nicht um einen Hafen überhaupt, sondern um einen solchen in Triest, welcher nicht einfach in die gegenüberliegende Bucht von Panzano verlegt werden kann, wenn Handel und Verkehr der Gegenwart von demselben Nutzen ziehen sollen. Dabei wird von den auch bei einer Hafenanlage in Panzano obwaltenden Schwierigkeiten und den keineswegs allzuniedrig zu veranschlagenden Kosten völlig abgesehen. Es kann sich ja im allergünstigsten Falle da nur um ferne Zukunftsmusik handeln. Allerdings wenn es sich bei Änderung unserer inneren wirtschaftlichen Verhältnisse etwa um einen größeren Getreideumschlagsplatz zur See handelte — Österreich gehört ja bekanntlich zu den Staaten mit sehr bedeutendem Getreideimport — dann mag die Aufmerksamkeit sich leicht auf Panzano richten, welches neben dem Hafenplatze Triest sich zu einem besonderen und verschiedene Verkehrsaufgaben erfüllenden Umschlagplatze für Getreideimport zur See gestalten könnte.

Für die derzeit in Verhandlung stehende Frage der Triester Hafenerweiterung erscheint der Hinweis auf Panzano in keiner Weise aktuell. Gleichwohl kann man sich der gegebenen Anregung in dem Sinne anschließen, daß für die Zukunft und für den Fall irgendwie sich ergebender Notwendigkeit einer Entlastung des Triester Hafens rücksichtlich bestimmter Verkehre der Benützung der Bucht von Panzano für eine spezielle Hafenanlage immerhin eine gewisse Aufmerksamkeit zugewendet werden solle.

V.

Mit den vorstehenden Ausführungen erscheint nunmehr beiden Teilen des Subkomiteebeschlusses vom 18. November 1903 entsprochen, dessen erster Teil lautet:

„Das Komitee anerkennt neuerlich die Dringlichkeit einer beschleunigten Erweiterung des Hafens von Triest und ersucht den Referenten, in kürzester Zeit das Gutachten über die in der heutigen Sitzung erörterten Alternativprojekte, eventuell Anträge über die Änderungen des Beschlusses des Komitees vom 26. Jänner 1903 zu erstatten."

Wenn der vorliegende Bericht in Übereinstimmung mit dem Berichte vom 27. Juni 1903 daran festhält, daß es — bei Erwägung aller Umstände und bei Festhaltung des Standpunktes, daß diese große Frage nicht allein vom lokalen Triester, sondern in erster Linie von dem höheren Gesichtspunkte der Reichsinteressen zu beurteilen ist — nicht schwer fallen kann, mit voller Überzeugung auszusprechen, daß unter den obwaltenden Verhältnissen das von der Regierung vorgelegte Hafenprojekt an der Punta S. Andrea in bezug auf die Lage, die Anordnung und den Verkehr in zweckmäßigster Weise durchgeführt erscheint, und wenn dieser Bericht demgemäß zu eben demselben Schlusse gelangt, daß nämlich das von der Regierung festgestellte umfassende Projekt des Ausbaues des Triester Hafens das unter den tatsächlich gegebenen Verhältnissen zweckmäßigste ist und vom Standpunkte von Industrie und Handel zur baldigsten Inangriffnahme und Ausführung nur empfohlen werden kann, so befindet er sich auch in voller Übereinstimmung mit dem in der siebenten Plenarsitzung des Industrierates am 26. Jänner 1903 einmütig gefaßten Beschlusse, welcher die Dringlichkeit einer beschleunigten Hafenerweiterung betonte die schleunigste Vollendung der bei S. Andrea bereits genehmigten und in Ausführung begriffenen Hafenbauten befürwortete und überdies der Regierung bei diesem Anlasse angelegentlichst empfahl, mit Bezug auf die der zukünftigen Entwicklung des Verkehres entsprechende Ausgestaltung des Triester

Digitized by Google

Hafens sich nicht allein auf die augenblicklich notwendigen partiellen Erweiterungsanlagen zu beschränken, sondern den ehesten systematischen Ausbau des Triester Hafens nach einem umfassenden, rationellen und einheitlichen Gesamtplane ins Auge zu fassen."

Das vorliegende Projekt der Regierung in Betreff der Erweiterung des Triester Hafens entspricht vollständig und in jeder Beziehung den in dem Beschlusse des Industrierates vom 26. Jänner 1903 ausgedrückten sachlichen Anschauungen. Die Richtigkeit derselben ist durch die vorgebrachten Einwendungen und Bedenken in keiner Weise erschüttert und es kann an denselben nur nach wie vor unverändert festgehalten werden.

Wien, 26. November 1903.

Otto Günther,
Referent.

10.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 7. Sitzung des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehrs vom 30. November 1903.

Vorsitzender Herrenhausmitglied Artur **Krupp:** Indem ich die erschienenen Herren freundlichst begrüße, erkläre ich die Sitzung für eröffnet.

Bevor wir in die Tagesordnung eingehen, erteile ich dem Herrn Sektionsrat Dr. Karmiński zu geschäftlichen Mitteilungen das Wort.

Sektionsrat Dr. **Karmiński:** Ich habe zunächst zur Kenntnis zu bringen, daß das Bureau des Industrierates im Sinne des in der Sitzung am 18. d. M. gefaßten Beschlusses die gewünschte Äußerung der Regierung über die im Subkomitee angeregte Frage einer Reduktion des Triester Hafenbauprojektes eingeholt hat. Desgleichen hat das Bureau im Hinblick auf die im Subkomitee in Erwägung gezogene Eingabe österreichischer Reeder die Einholung fachlicher Gutachten über die in Betracht kommenden nautischen Fragen veranlaßt, auf deren Einholung namentlich der Herr Referent besonderen Wert gelegt hatte. Diesfalls hat sich das Bureau nach im kurzen Wege gepflogenem Einvernehmen mit der Marinesektion des Reichskriegsministeriums an das Seebezirkskommando in Triest gewendet, welches den Vorstand der dortigen technischen Abteilung, k. u. k. Korvettenkapitän Leopold Sellner, als Experten zur Erstattung des verlangten nautischen Fachgutachtens designierte; ferner wurde auch der k. k. nautische Inspektor der Seebehörde Bernhard Jülg zur Erstattung eines nautischen Fachgutachtens eingeladen. Beide Gutachten sind eingelangt und sind — das des Herrn k. u. k. Korvettenkapitäns zugleich mit der Einbegleitung des k. u. k. Seebezirkskommandos — in Druck gelegt sowie auch bereits versendet worden, das des Herrn Inspektors Jülg, welches erst Samstag dem Bureau zukam, allerdings nur im unkorrigierten Bürstenabzuge. Weiters ist eine Äußerung von 21 Lloydkapitänen eingelangt, welche sich gegen die in der Eingabe österreichischer Reeder enthaltenen nautischen Einwendungen richtet. Auch diese Eingabe wurde in deutscher Übersetzung in Druck gelegt und ist — allerdings gleichfalls bloß im unkorrigierten Bürstenabzuge — den Herren expreß zugesendet worden.

Die Denkschrift der Reeder, der Bericht des Herrn Ingenieurs Pichler über die Alternativprojekte, sowie der Referentenbericht, sämtliche mit mehreren Karten und Plänen, sind in Druck gelegt und an die Herren Mitglieder noch vor der Sitzung versendet worden.

Es ist dem Bureau in der Tat nur dank der außerordentlichen Leistungsfähigkeit der Hof- und Staatsdruckerei möglich geworden, die Vorlagen in der ungewöhnlich kurzen Zeit, die für die Vorbereitung der Sitzung zu Gebote stand, fertigzustellen.

Sowohl die Erklärung der Regierung wie die nautischen Gutachten und die Äußerung der Lloydkapitäne liegen als Beilagen zum Referentenberichte im Drucke vor, so daß von ihrer Verlesung Abstand genommen werden kann.

gitized by Googl

Seitens der Börsedeputation Triest ist ein Telegramm folgenden Inhalts eingelangt:

„Börsedeputation beehrt sich zu berichten, daß soeben Memoriale hier eingebracht wurde, unterschrieben von beinahe tausend hiesigen Firmen. Im selben wird im Einklange mit von dieser Kammer bereits unternommenen Schritten dringend petitioniert, daß Regierung Hafenprojekt S. Andrea, sowie dasselbe bereits verfaßt und schon beamtshandelt wurde, unverändert aufrecht erhalte und sich mit allem Einflusse einsetze für eine ungesäumte Inangriffnahme der Arbeiten zur Ausführung desselben, damit diesem durch bereits sehr empfindlichen Mangel an Anlegeplätzen und Lagerräumen schon heute geschädigten Hafen nicht noch weiterer Abbruch geschehe und insbesondere Ausbau der neuen Eisenbahnverbindung mit dem Hinterland nicht wegen Verzögerung in der Ausgestaltung des Hafens für Triest die so sehnlich erwartete segensreiche Wirkung verliere.

Börsedeputation: Dimmer."

Auf mehrfache Anfragen habe ich schließlich noch eine Bemerkung vorzubringen, die sich darauf bezieht, daß in mehreren öffentlichen Blättern in den letzten Tagen berichtet wurde, das Subkomitee des Industrierates hätte einen Beschluß dahin gefaßt, die Regierung zu ersuchen, eine Reduktion des Projektes für die Hafenanlage in Triest vorzunehmen. Dem gegenüber habe ich festzustellen, daß ein solcher Beschluß im Subkomitee nicht gefaßt worden ist und auch der über diese Sitzung des Subkomitees ausgegebene Bericht einer solchen Auffassung in keiner Weise Raum gegeben hat. Diese Mitteilung ist also nicht auf den authentischen Bericht über diese Subkomiteesitzung, sondern auf unkontrollierbare private Informationen oder Quellen zurückzuführen, welche dem Bureau nicht bekannt sind. Gegenüber solchen unrichtigen Nachrichten kann ich nur auf den amtlichen Bericht verweisen, welcher von einem Beschluß in dem Sinne, daß das Subkomitee eine Reduktion des Hafenbauprojektes verlangt, beziehungsweise beschlußweise beantragt habe, nichts weiß.

Vorsitzender: Zur Verhandlung gelangt Punkt 1 der Tagesordnung: Bericht des Referenten über den Beschluß des Subkomitees vom 18. November 1903, betreffend die Erweiterung des Triester Hafens. Der Referent Herr Zentraldirektor Günther hat das Wort.

Referent Mitglied **Günther:** Das einzig Positive in der Sitzung vom 18. d. M. war der Antrag des Herrn Singer, daß wir neuerdings die Dringlichkeit der Inangriffnahme der Hafenbauten dem hohen Ministerium ans Herz legen. Dringlich ist die Sache und ich glaube, daß ich es, nachdem nunmehr diese Hafenfrage nach allen Richtungen hin erwogen und erörtert worden ist, nicht mehr nötig habe, mich noch lange bei der Sache aufzuhalten. Sie ist aber durch die Erörterungen in der Sitzung vom 18. d. M. auch ziemlich geklärt und vereinfacht worden. Vereinfacht deswegen, weil keines der Mitglieder sich noch zu Gunsten des Hafenprojekts in der Bucht von Zaule ausgesprochen und niemand mehr ernstliche Einwendungen gegen die Anlage bei Servola erhoben hat. Die Herren Regierungsvertreter haben uns gesagt, daß die Kosten der drei Projekte bei S. Andrea, Servola und Zaule sich wie 51 : 75 : 104 verhalten, das heißt, daß der Hafenbau bei S. Andrea 51, bei Servola 75, bei Zaule 104 Millionen kostet, unter den gleichen Verhältnissen, beziehungsweise von denselben Grundlagen betrachtet. Bei Servola und Zaule kommt aber noch hinzu, daß die Einlösung der Industrie an diesen Küstenstrichen noch nicht in die Kostenanschlagssumme der Regierung eingerechnet worden ist. Was das für Beträge sind, davon hat uns Herr v. Root eine kleine Probe gegeben, indem die Hochofenanlage bei Servola allein eine Abfindungssumme von 26 Millionen erfordern würde. Wesentlich anders werden ja auch die Beträge für die anderen Industrien nicht sein. Vom Kostenpunkte aus wird also wohl heute niemand mehr ernstlich für die Projekte von Servola und Zaule sprechen. Auf die kommerziellen und technischen Momente glaube ich kaum noch besonders zurückkommen zu sollen. Die Schwierigkeiten in technischer Beziehung sind in der Bucht von Zaule so bedeutend, daß wir in absehbarer Zeit an dieser Stelle einen Hafen wohl nicht bekommen werden.

Die Schlammassen von 20 Meter Tiefe zu beseitigen und für die Ufermauern, sowie überhaupt für die Hochbauten entsprechende Fundamente zu schaffen, dafür werden wir die Zeit wohl nicht haben. Ähnlich verhält es sich auch bei Servola und ich glaube, es ist schade um die Zeit, uns noch länger bei diesem Gegenstande aufzuhalten.

Eine besondere Beleuchtung hat unsere Debatte durch die in der vorigen Sitzung eingelangte Denkschrift einer Anzahl von Reedern von Triest erhalten, welche durch die Reeder von Lussin und Sebenico unterstützt worden sind. In dieser Denkschrift werden in nautischer, technischer und kommerzieller Beziehung Bedenken gegen die Anlage bei S. Andrea erhoben, die, wenn sie nicht widerlegt würden, doch in der großen Öffentlichkeit Meinungen veranlassen könnten, die der Sache nicht förderlich sind. In technischer und kommerziell wirtschaftlicher Beziehung habe ich mich bereits geäußert, daß ich es nicht mehr der Mühe wert finde, darauf einzugehen.

In nautischer Hinsicht haben die vom Herrn Sektionsrat Dr. Karmiński bereits genannten Experten schlagende und die Sache klärende, die Denkschrift vernichtende Mitteilungen gemacht und ich glaube, den Herren Experten wohl selbst das Wort lassen zu sollen. Aber einiges möchte ich aus diesen Gutachten doch auszugsweise hervorheben.

Der Herr k. k. nautische Inspektor Jülg sagt unter anderem folgendes:

„Die oben zitierte nautische Literatur ist der bei allen Autoren ausnahmslos vollständig übereinstimmenden Anschauung, daß die Bucht von Muggia mit Ausnahme der Bucht von Zaule als geeigneter Zufluchtsort gegen Bora zu betrachten ist, daß sie hingegen gegen alle westlichen Winde, die hohen Seegang verursachen, keinen Schutz bietet. Die Segelhandbücher sagen: „Man ankert in Südwest bis Süd von der Spitze S. Andrea in 16 bis 19 Meter Wasser und liegt dort gegen Bora am besten oder südöstlich dieser Spitze in 16 bis 17 Meter."

Dieser als vorzüglich bezeichnete Ankerplatz, der bei Borasturm die größte Sicherheit gewährt, befindet sich genau an jener Stelle, wo das Regierungsprojekt den Molo I, das Bassin I und den Molo II der neuen Hafenanlagen vorsieht.

Wegen der sonstigen Boraverhältnisse sagen die von Seeleuten verfaßten Handbücher: „Am stärksten weht die Bora bei Triest selbst im Raume zwischen Barcola und dem Leuchtturme, also vor der Einfahrt in die jetzige Hafenanlage; dann in der Bucht von Zaule; endlich im Raume zwischen Sistiana und Duino. Relativ geschützt gegen Bora sind die Küste bei Miramar, sowie der Ankerplatz bei der Spitze S. Andrea und jener zwischen der Spitze Giardini und der Westseite der Spitze S. Sabba; endlich in weiterer Entfernung der Ankerplatz unter der Spitze Grossa, dann die Bucht von Pirano und der Hafen Rose."

Die Denkschrift behauptet nämlich, daß die Bora bei S. Andrea eine große Gefahr für die Schiffahrt sei; speziell die Langseiten der Moli V und VII seien bei kräftiger Bora kaum zu benützen. Die Bora sei außerdem so kräftig, daß es wahrscheinlich sei, daß die zum Teile sogar enttäuten Schiffe gegen die Diguen geworfen werden und daß diese Diguen ein Unglück für die ganze Hafenanlage wären. Es sei auch fast unmöglich, in den Zwischenräumen zwischen den Diguen in den Hafen ein- oder aus ihm auszulaufen In dieser Beziehung ist nun das Gutachten des Herrn Inspektors Jülg ein geradezu vernichtendes und wenn ich Ihre Zeit auch nicht durch eine längere Verlesung in Anspruch nehmen und Sie dadurch ermüden will, sei es mir doch gestattet, einige besondere Schlager, wenn ich mich so ausdrücken darf, vorzubringen.

Herr Inspektor Jülg machte darauf aufmerksam, daß eine Berechtigung dieser Denkschrift im Namen der „Marine" zu sprechen, durchaus nicht vorliegt und hebt vom nautischen Gesichtspunkte hervor, daß gerade die Stelle von S. Andrea die allergünstigste sei und daß man von einer Gefahr durch die Diguen gar nicht sprechen könne. Es sei das der relativ sicherste Hafen in dieser Beziehung. Er sagt:

„Was nun die Schwierigkeit des Einlauf-, beziehungsweise Auslaufmanövers bei Bora- oder Südweststurm anbelangt, welche behauptet wird, so kann mit aller Entschiedenheit vom Standpunkte des praktischen Nautikers betont werden, daß diese Schwierigkeit nur in der Einbildung und seemännisch nicht richtigen Auffassung der Verfasser der Denkschrift existiert. Gerade das Einlaufmanöver, sei es mit beladenem oder leerem Schiffe, ist bei Borasturm dadurch erleichtert, daß die staffelförmig angeordneten Wellenbrecher ihre Öffnungen vor den Bassins in der Richtung der stürmischen Bora besitzen; darin liegt ja eben der nautisch wichtigste Vorteil des Regierungsprojektes."

Das, was die Denkschrift als einen besonderen Nachteil hinstellt, bezeichnet Inspektor Jülg als einen besonderen Vorteil dieser Anlage. Der Herr k. k. Korvettenkapitän Sellner wird wohl auch in der Lage sein, seine Mitteilungen, die er in dieser Beziehung gemacht hat, noch weiter auszuführen. Sie werden das jedenfalls von ihm besser vernehmen, als wenn ich seine Mitteilungen verlesen würde. Aber jedenfalls möchte ich nur einen Passus seines Gutachtens zur Kenntnis bringen, in welchem er sagt: „Vom praktisch nautischen Standpunkt betrachtet, bietet die neue Hafenanlage alle die Benützbarkeit verbürgenden Voraussetzungen."

Nachdem wir in kommerzieller, technischer und wirtschaftlicher Beziehung mit den Projekten von Servola und Zaule fertig sind und dieselben abgetan haben, so sind wir nach diesen, ich möchte sagen, klassischen Gutachten der Herren Experten darüber im klaren, daß die Nachteile, welche man dem Hafenprojekte von S. Andrea in nautischer Beziehung andichtet, nicht begründet sind.

Ich komme nunmehr auf den zweiten Teil der Anregung des Herren Kollegen Singer, welche er in der Sitzung vom 18. d. M. in Bezug auf die Größe des Hafenbaues vorgebracht hat. Der Herr Kollege Schweiger hat eine Tabelle vorgelegt, in welcher er unter Zugrundelegung von bestimmten Ziffern nachzuweisen sucht, daß die von der Regierung geplante Anlage bei S. Andrea viel zu groß sei. Er kommt zur Annahme, daß 260.000 Quadratmeter Areal für die Hafenanlage vollständig genügend wären. Wenn die Ziffern, von welchen Herr Schweiger ausgeht, richtig wären, so wäre seinen Konklusionen eine gewisse Berechtigung nicht abzusprechen. Aber diese Ziffern sind nicht ganz richtig. Herr Schweiger sagt, daß das jetzige Areal des Hafens von Triest 450.000 Quadratmeter beträgt, das ist nicht richtig, es beträgt nur 418.000 Quadratmeter.

Wenn wir nun rechnen, daß die jetzt in Ausführung begriffenen, im Jahre 1898 genehmigten Vergrößerungsarbeiten einen Zuwachs von 149.000 Quadratmetern ergeben, so haben wir ein Gesamtareal von 567.000 Quadratmetern, das sind nämlich (*auf*

Digitized by Google

die Karte deutend) diese rot angestrichenen Stellen. Da nun in der Tat der Warenumschlag in Triest im Jahre 1891 oder 1892 1,137.000 Tonnen betrug, so ergibt sich, daß wir pro Tonne einen halben Quadratmeter Fläche nötig haben. Wenn wir nun diesen halben Quadratmeter als Basis für unsere weiteren Berechnungen beibehalten, so kommen wir zu ganz anderen Ziffern, als Herr Kollege Schweiger sie uns genannt hat. Das Areal, welches die Seebehörde für den neuen Hafen von Triest in Aussicht genommen hat — das Schraffierte und einfach gelb Angestrichene — hat einen Flächenraum von 607.000 Quadratmetern. Wenn wir dieses Gestrichelte abziehen, so bleiben 458.000 Quadratmeter für die neue Anlage übrig.

Wenn nun der natürliche Zuwachs in 20 Jahren nach Herrn Schweigers Behauptung 314.000 Tonnen beträgt, so würden dafür, einen halben Quadratmeter pro Tonne gerechnet, rund 160.000 Quadratmeter erforderlich sein.

Nun hat aber Herr Schweiger den Umschlag durch die Tauernbahn pro Jahr mit 200.000 bis 300.000 Tonnen veranschlagt. Woher diese Schätzung kommt, weiß ich nicht; die Regierung gibt dafür 872.000 Tonnen an.

Und so ganz unwahrscheinlich ist ja das nicht. Denn es ist ja bekannt, daß die bayerische Regierung sehr nach Triest zu kommen strebt und daß die ganze Verkehrspolitik der Bayern eigentlich darauf basiert. Wir haben das aus klassischen Munde, es war Herr Sektionschef Wurmb, welcher in der Sitzung hier diese Behauptung aufgestellt hat. Es würden sohin an Arbeitsfläche, wenn wir nur die 1,137.000 Tonnen des bisherigen Umschlages und die 300.000 Tonnen von der Tauernbahn in Rechnung stellen, 310.000 Quadratmeter erforderlich sein. Wir hätten also dann statt dieser 458.000 nur 310.000 Quadratmeter nötig. Nun kommt aber die zweite Rechnung des Herrn Schweiger, indem er sagt, daß für das Mittel des außergewöhnlichen und des gewöhnlichen Zuwachses eine Tonnenzahl von 567.000 gerechnet werden müsse. Das würde 280.000 Quadratmeter ergeben, die wir nötig haben, und wenn wir die 150.000 von der Tauernbahn dazu rechnen, bekommen wir 430.000, während das Regierungsprojekt 458.000 enthält. Wir hätten also 28.000 Quadratmeter mehr, als unbedingt nötig wäre. Nun habe ich aber schon in meinem schriftlichen Referat darauf hingewiesen, daß wir mit den Räumen, wie sie jetzt die Hangars besitzen, nicht mehr auskommen, daß wir die Straßen, die Bahnen breiter anlegen müssen, weil der Umschlag größere Hangars verlangen wird und auch die Straßen infolge der größeren Länge und Breite der Moli auch breiter werden müssen. Jedenfalls darf man bei der Anlage eines solchen Hafens, der für längere Zeiträume vorsorgen soll, nicht auf das Mindestmaß gehen, sondern man muß ihn möglichst groß anlegen und all den Umständen Rechnung tragen, die der moderne Verkehr mit sich bringt. Aus dem bisher Gesagten geht, glaube ich, hervor, daß wir mit 260.000 Quadratmetern an Stelle der 458.000 absolut nicht auskommen. Aber die Quadratfläche des Hafenareals allein ist für die Anlage eines Hafens nicht maßgebend und ich lege besonderen Wert darauf, daß dieser Unterschied zwischen der Anschauung des Herrn Schweiger und meinen späteren Ausführungen hervorgehoben werde. Wenn das Hinterland eine so außerordentliche Wichtigkeit hätte, dann würde ich sagen: bleiben wir in der Bucht bei Zaule, da haben wir eine Million Quadratmeter Hinterland, so glatt wie der Tisch. Aber das Hinterland allein ist es nicht, was für den Bau eines Hafens von Wichtigkeit ist.

Von einer viel höheren Wichtigkeit als das Areale ist die Länge der Anlegestrecke. Wir müssen dafür vorsorgen, daß die Schiffe, wenn sie nach Triest kommen, nicht wie es jetzt ist, draußen wochenlang liegen bleiben, sondern sie müssen sofort hineinfahren und anlegen können.

Ich mache auf dasjenige aufmerksam, was ich schon bei der Lloydfrage gesagt habe. Daß die Schiffe bei uns häufig so lange draußen liegen müssen, ist ein Moment, welches für Triest bisher den allergrößten Schaden verursacht hat. Wenn in einem Hafen solche Zustände bestehen, daß Schiffe draußen liegen und mitunter 10 bis 12 Tage warten müssen, bis sie einen Anlegeplatz finden, dann kann man es niemanden verdenken, wenn er den Triester Hafen nicht mehr aufsucht, sondern anderswohin geht.

Ich werde in dieser Beziehung einige Ziffern nennen, welche schlagend sind. Wenn man den Umschlag im Triester Freigebiet im Jahre 1901 mit der Ziffer von 1,137.000 Tonnen als Basis nimmt, wie sie angegeben wurden und auch richtig sind, und den normalen Zuwachs pro Jahr, welcher sich aus dem Durchschnitt der Jahre 1898 bis 1902 mit 50.000 Tonnen ergibt, einstellt, so ergibt das in 25 Jahren ein Mehrquantum von 1,250.000 Tonnen. Dazu kommt der Zuwachs durch die Tauernbahn, welchen ich nicht mit 872.000, sondern nur mit 500.000 Tonnen einstelle. Das ergibt eine Summe von 2,887.000 Tonnen. Bei der jetzigen Rivenlänge des Hafens von 3260 Metern ist im Jahre 1901 ein Warenquantum von 1,137.000 Tonnen umgeschlagen worden. Es entfallen sohin pro Meter 348 Tonnen. Wenn jetzt die Länge des Baues, welcher bereits im Jahre 1898 genehmigt worden ist, mit 1410 Metern dazu kommt, so werden wir im ganzen 4670 Meter zur Verfügung haben. Es würde sich dann pro Meter Rivenlänge und Jahr ein Umschlagsquantum von 243 Tonnen ergeben. Wenn wir das gelb angelegte Stück nach dem Projekte der Seebehörde ausführen, so werden noch 3680 Meter hinzukommen und wir werden also nach 15 Jahren, nach dem Schlusse des Bauprogramms,

Digitized by Google

eine Länge von 8350 Metern zur Verfügung haben. Bei dem Umschlagsquantum von 2,887.000 Tonnen werden wir sohin pro Meter Rivenlänge 346 Tonnen erhalten, das ist genau dasselbe, was auf die heutige Rivenlänge von Triest entfällt. In Triest haben wir jetzt 348 Tonnen, in 25 Jahren werden wir bei der Länge von 8350 Metern 346 Tonnen auf den Meter haben. Wenn wir nun jetzt schon Schwierigkeiten haben und die Waren nicht prompt umschlagen können, so wird es ja auch in 25 Jahren nicht leicht sein, die 346 Tonnen zu bewältigen. Wenn es trotzdem geschehen wird, so wird es nur infolge der besseren Einrichtungen möglich sein, welche jedenfalls im neuen Hafen werden hergestellt werden gegenüber jenen im alten Hafen, die sich doch im allgemeinen nicht bewährt haben, wenigstens nicht so, wie man es heute in derartigen Häfen gewohnt ist. Wenn wir aber nur auf eine Zeit von 15 Jahren vorausſehen, so kommen wir zu dem Resultate, daß wir dann noch ein Umschlagsquantum von 268 Tonnen pro Meterlänge erhalten, ein Quantum, welches immer noch für unsere Verhältnisse sehr respektabel ist

Die Kostenfrage des Hafens von S. Andrea ist im Abschnitte III des Berichtes detailliert behandelt und es ist nicht nötig, hier noch weiter darauf einzugehen. Es ist nachgewiesen, daß der eigentliche Hafenbau von S. Andrea, das heißt die Erdarbeiten, die Bauarbeiten u. s. w. nur 37 Millionen kosten werden, während die Hochbauten, die Einrichtung des Hafens u. s w. mit 22·7 Millionen veranschlagt sind. Die gesamten Anlagekosten betragen ungefähr 60 Millionen, die sich auf 15 Jahre verteilen werden und es ist, glaube ich, gar nicht nötig, daß man alles das schon in 15 Jahren ausführt. Es wird vielleicht noch eine längere Zeit speziell für die Einrichtung verwendet werden können.

Ich komme nun zum Schlusse meiner Ausführungen und erlaube mir die Konklusionen, zu denen ich gekommen bin, vorzulesen:

„Wenn der vorliegende Bericht in Übereinstimmung mit dem Berichte vom 27. Juni 1903 daran festhält, daß es — bei Erwägung aller Umstände und bei Festhaltung des Standpunktes, daß diese große Frage nicht allein vom lokalen Triester, sondern in erster Linie von dem höheren Gesichtspunkte der Reichsinteressen zu beurteilen ist — nicht schwer fallen kann, mit voller Überzeugung auszusprechen, daß unter den obwaltenden Verhältnissen das von der Regierung vorgelegte Hafenprojekt von der Punta S. Andrea in Bezug auf die Lage, die Anordnung und den Verkehr in zweckmäßigster Weise durchgeführt erscheint, und wenn dieser Bericht demgemäß zu eben demselben Schlusse gelangt, daß nämlich das von der Regierung festgestellte umfassende Projekt des Ausbaues des Triester Hafens das unter den tatsächlich gegebenen Verhältnissen zweckmäßigste ist und vom Standpunkte von Industrie und Handel zur baldigsten Inangriffnahme und Ausführung nur empfohlen werden kann, so befindet er sich auch in voller Übereinstimmung mit dem in der siebenten Plenarsitzung des Industrierates am 26. Jänner 1903 einmütig gefaßten Beschlusse, welcher die Dringlichkeit einer beschleunigten Hafenerweiterung betonte, die schleunigste Vollendung der bei S. Andrea bereits genehmigten und in Ausführung begriffenen Hafenbauten befürwortete und überdies der Regierung bei diesem Anlasse angelegentlichst empfahl, mit Bezug auf die der zukünftigen Entwicklung des Verkehres entsprechende Ausgestaltung des Triester Hafens sich nicht allein auf die augenblicklich notwendigen partiellen Erweiterungsanlagen zu beschränken, sondern den ehesten systematischen Ausbau des Triester Hafens nach einem umfassenden, rationellen und einheitlichen Gesamtplane ins Auge zu fassen.

Das vorliegende Projekt der Regierung in Betreff der Erweiterung des Triester Hafens entspricht vollständig und in jeder Beziehung den in dem Beschlusse des Industrierates vom 26. Jänner 1903 ausgedrückten sachlichen Anschauungen. Die Richtigkeit derselben ist durch die vorgebrachten Einwendungen und Bedenken in keiner Weise erschüttert und es kann an denselben nur nach wie vor unverändert festgehalten werden."

Experte k. u. k. Korvettenkapitän **Sellner:** Wir sind mit großer Freude der Einladung des Industrierates gefolgt, um die von uns abgegebenen Gutachten mündlich zu erörtern und alle diejenigen Fragen, welche eventuell an uns gestellt werden könnten, zu beantworten. Ich bestätige, daß die Gutachten, zu denen wir aufgefordert wurden, vollkommen unbhängig voneinander abgefaßt worden sind. Ich habe mein Gutachten abgegeben, Herr Inspektor Jülg war auf Reisen gewesen und die Lloydkapitäne haben ihre Äußerung ebenfalls gesondert abgegeben. Die Sentenz der anderen Gutachten ist mir erst jetzt bekannt geworden. Ich bin in meinem Gutachten auf die einzelnen Bemänglungen in der Denkschrift der Reeder nicht punktweise eingegangen und ich werde Ihnen auch sagen, warum ich dies nicht getan habe. Ich betrachte — das ist meine persönliche Anschauung — die Verfassung der Denkschrift als nicht auf genügend objektiver Basis erfolgt, so daß ich es unter meiner Würde finde, im speziellen auf die Widerlegung der einzelnen Punkte einzugehen. Mein Gutachten ist daher generell verfaßt und wenn die Herren sich die Mühe geben wollen, auf die allgemein gehaltenen Ausführungen einzugehen, so werden Sie finden, daß die Widerlegung fachgemäß durchgeführt ist. Zu bemerken fühle ich mich veranlaßt, daß in der Denkschrift einige Wortzusammenstellungen zu finden sind, welche man gegenüber anderen Kollegen, die Berufseeleute sind, nicht gebraucht. Zum Beispiel: „Man braucht kein Sachverständiger zu sein, um ein-

Digitized by Google

zusehen, daß an dieser Stelle die Bedingnisse fehlen", oder „der auf den ersten Blick der reinen Vernunft zu widerstreben scheint".

Auf den Gegenstand selbst übergehend, erlaube ich mir noch zu meinem Gutachten, welches sich vollkommen mit dem Gutachten meiner anderen Kollegen deckt, zu bemerken, daß es unserer Ansicht nach klar ist, daß man einen Hafen dort anlegt, wo der Warenverkehr vom Schiffe nach dem Binnenlande beginnen soll. Tatsächlich endet unsere schöne Adria mit dem Golfe von Triest. Wenn diese Auffassung nicht richtig wäre, hätte man überhaupt Triest nicht dort angelegt, wo es heute ist.

Es soll eine Erweiterung des Triester Hafens stattfinden; ich kann unter einer Erweiterung nur den Anschluß an etwas Bestehendes verstehen. Bei allen Sitzungen, an denen ich teilgenommen habe, ist nie auch nur ein Wort von der Schaffung eines ganz neuen Hafens gesprochen worden. Wenn wir von diesem Beschlusse der Erweiterung des bestehenden Triester Hafens abgehen, dann ist die Sache ja furchtbar einfach. Wir bauen einen Hafen in Porto Traier in Porto Quieto und nennen ihn dann Hafen von Triest. Das ist dann auch ein Hafen, aber kein Hafen, welcher am Ende eines bereits bestehenden Seeweges sich befindet und an einen bestehenden angeschlossen werden soll. Die allgemeinen Prinzipien des Warenverkehres erfordern ja meines Wissens, daß man die Waren solange als möglich am Schiffe behält und so nahe als möglich zur See ihrem Bestimmungsorte zuführt. Jede Seemeile ist für die Ware maßgebend, denn die Seefracht ist billiger als die Landfracht.

Aus diesen Gründen, glaube ich, daß die Erweiterung des Hafens in erster Linie an den bestehenden Hafen anschließen muß, und daß diese Hafenerweiterung nicht anders gelegen sein kann als auf dem Orte, wo sich das Regierungsprogramm hinsetzt.

Ich war in jenen Sitzungen, in denen die Lage bestimmt worden ist, und weiß ich, daß viel debattiert und nicht leichtsinnig vorgegangen worden ist, bevor bestimmt wurde, daß die Erweiterung bei S. Andrea geschaffen werden soll.

An den Konferenzen bei der Seebehörde nahmen nautische Experten teil, darunter die Schiffahrt ausübende Kapitäne, Vertreter der Handelskammer und der Associazione Marittima.

Ältere Seemänner, als welche ich einige Herren, die diese Denkschrift unterschrieben haben, charakterisieren muß, sind durch die geübte Führung von Segelschiffen geneigt, für einen natürlichen Hafen zu sprechen, der jedoch auch zur Mausefalle werden kann. Eine solche ist Zaule, zwar nicht heute, aber später wird sie es sein, wenn soviele Millionen ausgegeben worden sind, um sie erst zu einer Mausefalle zu gestalten, nämlich bis die Schlammassen weggeräumt sein werden.

Die Schiffahrt ist mit der Technik vorgeschritten, heute verlangt daher die Schiffahrt keine Mausefallen als Häfen, sondern Häfen mit vielen anlegbaren Stellen und nicht bloß Verankerungsplätzen. Wenn das Schiff ruhig vor Anker liegt und seine Ladung nicht löschen kann, versäumt es den Dienst für die Warenbewegung.

Riven müßten auch in Zaule geschaffen werden, wahrscheinlich mit nicht geringerem Aufwande, als das Regierungsprojekt fordert. Eine zukünftige Erweiterung eines Hafens in Zaule ist dann später nicht möglich, weil an sämtlichen Küsten vor dem Hafen sich industrielle Etablissements ansässig gemacht haben werden. Wer wird die Millionen hergeben, um diese Investitionen abzulösen? Wir sehen, was es heute schon kosten würde, wenn wir die Küstenstrecke, die zum Glück heute von industriellen Etablissements belegt ist, ablösen müßten.

Herr Inspektor Jülg war viel ausführlicher in seinen Deduktionen, betreffend die meteorologischen Verhältnisse, als ich. Mir sind diese Details nicht zur Verfügung gestanden und ich hatte nicht die Zeit, sie zusammenzustellen. Ich kenne den Triester Hafen seit 30 Jahren, komme allerdings nur ab und zu hin und bin nicht ständig dort. Es ist vielleicht schwieriger, zeitweise zur See zu fahren, als dann zwei oder drei Jahre am Lande zu bleiben, in anderen Sphären zu arbeiten und dann wieder auf ein Schiff zu kommen und es wieder in Ordnung zu führen, das involviert viel Überlegung und viel Studium. Dadurch erweitert sich aber der Gesichtskreis. Wenn ich ständig fahre, kann ich mich nicht viel um andere Sachen kümmern als um die Leitung des Schiffes. Dank unserer Position in der Kriegsmarine bin ich in der Lage, das zu tun und kann nur mit Befriedigung konstatieren, daß man uns gerne hört: ein Zeichen dafür ist, daß der Industrierat Vertreter der Kriegsmarine berufen hat, um ihr Urteil abzugeben.

Ich erlaube mir nun, auf die nautische Begutachtung des Projektes einzugehen, was ja in erster Linie unsere Aufgabe gewesen ist. Wir sehen auf dieser Karte den ganzen Golf von Triest von Salvore angefangen bis zu seinem Ende. Was für ein wunderschöner großer Hafen ist das! Wie schön wäre dieser große Hafen, wenn wir einen großen Wellenbrecher von Salvore bis Grado bauen könnten, das wäre dann ein Handelsemporium für die ganze Welt. Soweit sind wir nicht und wir werden dieses Handelsemporium nicht erleben. Wir müssen bescheidener sein. Wir haben jedoch in der Bucht von Muggia ein prachtvolles Hafenbecken. Wie soll man dieses abschließen? Nachdem ein natürlicher Schutz nicht vorhanden ist, muß ich nach dem reinen Menschenverstand für einen Seeschutz sorgen, der mir dieses Hafenbecken abschließt. Ein solcher Seeschutz nun sind die Riesenklippen, welche in der Denkschrift der Rheder als Seegefährlichkeiten geschildert werden. Wäre der

Digitized by Google

geplante Seeschutz tatsächlich so gefährlich, so müßten wir diese derart geschützte Bucht nicht Bucht von Muggia, sondern Jammerbai nennen, welche Benennung in Jütland, wohin ich gekommen bin, für eine Bucht die Berechtigung hat. In der Bucht von Muggia wird kein Schiff scheitern, weil die Natur durch eine Schichte von zähem Schlamme vorgesorgt hat, der einen ausgezeichneten Ankergrund bietet. Schiffe sind oft und oft bei schwerer Bora in der Bucht von Muggia gelegen und doch haben wir keinen Dampfer treiben gesehen.

Die großzügige Anlage, wie sie die Regierung plant, soll nicht gestört werden, sie ist wirklich großzügig und bin ich überzeugt, daß, wenn wir aus dem Kreise der Experten oder derjenigen Leute, welche den Hafen geschaffen haben hinausgehen, um ein Urteil des Auslandes zu hören, das Regierungsprojekt richtig gewürdigt werden wird. Diejenigen Herren, die im Detail an die Arbeit gegangen sind und das Projekt geschaffen haben, brauchen sich nicht zu fürchten, das Votum der Welt einzuholen. Wenn einmal festgestellt worden ist, daß die Bucht von Muggia auserkoren ist, ein Handelsemporium nicht für Triest, sondern für ganz Österreich zu werden, dann ist ja der Beginn des Ausbaues, um diese Bucht zu einem brauchbaren Hafen zu gestalten, gegeben. Die Bucht von Muggia genügt allein den Handels- und Schiffahrtserfordernissen nicht, es müssen in derselben Riven geschaffen werden. Wo sollen diese Riven beginnen? Doch naturgemäß dort, wo eine Hafenanlage bereits besteht

Ich kann mir nicht gut vorstellen, daß, wenn der Hafen nach Zaule verlegt wird, dies in kommerzieller Beziehung von Vorteil sein kann. Ich brauche nur zu erwähnen, daß dann alle die großen, in Triest etablierten Handlungshäuser und Spediteure ꝛc. Filialen in Zaule schaffen, und dann alle in Zaule interessierten Leute mindestens zweimal des Tages den Weg von Triest nach Zaule zurücklegen müßten, da ja doch Triest mit einemmale als Handelszentrum nicht aufgelassen werden kann. Ich bitte Sie nur, die Zeit in Rücksicht zu ziehen, welche notwendig ist, um von Triest nach Zaule zirka acht Kilometer und wieder zurückzufahren. Zeit ist ja Geld. Wenn daher die neue Hafenanlange, wie sie die Regierung plant, auch einige Millionen mehr kosten sollte, so ist diese Mehrauslage in ein paar Jahren durch den im Verkehre Triest—Zaule dann bedingten großen Zeitverlust wettgemacht.

Ich kenne Zaule, schon weil ich zuweilen als Jäger dahin komme. Ich kenne die den Zaulesumpf durchquerende Straße bei schlechtem Wetter und muß konstatieren, daß ich manchmal wegen starker Bora gar nicht über dieselbe hinübergekommen bin. Durch den Monte Spaccato und die Höhenzüge bei S. Andrea sind der Bora nach dem Meere drei Wege gegeben, auf welchen sie mit besonderer Heftigkeit auftritt. An der Küste macht sie sich daher im Freihafengebiete, zum Teil im alten Hafen und in Zaule am meisten fühlbar. Ferner weiß ich von der Bucht von Zaule, daß dort lauter Sumpf ist. Schnepfen kann man dort jagen, aber Riven und Lagerhäuser wird man dort schwer erbauen können; diese werden versinken, wenn man nicht Piloten schlägt. Wir sehen in Triest seit Jahren Tausende von Piloten und hiemit Geld in den Boden schlagen, um das Statthaltereigebäude errichten zu können. Sollen auch in Zaule Piloten geschlagen werden? Ein solches Vorhaben könnte ich schon mit Rücksicht auf die unabsehbaren Kosten nicht begreifen, da würde mir der Verstand stehen bleiben.

Nun möchte ich die projektierte Hafenanlage noch einmal in nautischer Beziehung beleuchten. Sie ist in S. Andrea geplant, weil die reife Überlegung, ich möchte fast auch den Ausdruck gebrauchen, weil die Vernunft dies geboten hat. Der Küstenstrich von S. Andrea ist kein Vorgebirge. Dieser Ausdruck wurde sogar in unseren Sitzungen gebraucht und es wurde hervorgehoben, daß man einen Hafen in einer Bucht und nicht auf einem Vorgebirge anlegt — sondern ein Teil der Bucht von Muggia. Wir wissen ferner, daß vor S. Andrea der bestgeschützte Liegeplatz für Schiffe gegen die so gefürchtete Bora ist, vor der ich übrigens keine Sorge habe, wenn ich einen Dampfer führe. S. Andrea für die neue Hafenanlage zu wählen, ist daher nur naturgemäß. Die Schiffe, die bei Bora früher vor S. Andrea geankert haben, um zum Einlaufen nach dem Hafen von Triest besseres Wetter abzuwarten, werden dann in der noch immer genügend großen Bucht von Muggia ankern können. Selbst wenn es richtig wäre, daß die projektierten Wellenbrecher für die Schiffahrt so gefährlich sein würden, so sage ich, der furchtsame Kapitän — ich kann ihn nicht anders nennen — braucht ja gar nicht in der Bucht von Muggia vor den Wellenbrechern zu ankern, sondern er kann im Schutze der Wellenbrecher, die ja eine genügende Höhe haben werden, im freien Wasser sein Schiff vor Anker legen.

Sehr richtig wurden die projektierten Moli in der Richtung der Bora angelegt. Dadurch ist es möglich, daß die Schiffe in der Windrichtung einlaufen. Es ist ja bekannt, daß das Schiff am manövrierfähigsten ist, wenn es den Wind von vorne hat, gleichviel ob es beladen oder nicht beladen ist.

Die Frage, ob die Wellenbrecher gebaut werden sollen oder nicht, muß vom Berufsfachmanne auch sofort mit Ja beantwortet werden. Die stürmischen Seewinde herrschen glücklicherweise in Triest nicht vor und mehrten sich in den letzten Jahren nicht, weshalb ich mich gegen die Bemerkung der Denkschrift wende, daß die Seewinde zugenommen haben. In den letzten 1½ Jahren wenigstens ist dies nicht geschehen. Der Herr Inspektor Jülg wird dies vielleicht des näheren bestätigen. Bekanntlich nahmen in Triest sowohl die Bora als die Seewinde im Verlaufe der letzten Jahre an Frequenz und Stärke ab. Trotz dieser Erfahrung darf man die neue Hafenanlage nicht des

Digitized by Google

Seeschutzes entbehren lassen. Gewiß wird ein oder das andere Mal ein ordentlicher Südwest einsetzen, welcher dann in kurzer Zeit mehr Schaden anrichten kann als die Wellenbrecher gekostet haben. Daher müssen die Wellenbrecher gebaut werden. Beiden Anforderungen nachzukommen, nämlich einen vollkommen geschützten Liegeplatz für Schiffe zu projektieren und den freien Seeraum für das Manöver der Schiffe durch einen notwendigen Seeschutz nicht zu beeinträchtigen, ist unmöglich. Entweder legt man Schiffe in ein gesichertes Bassin und versieht dasselbe mit zweckentsprechenden Passagen nach der freie See oder man muß auf geschützte Liegeplätze für Schiffe verzichten. Die Vereinigung beider Anforderungen ist eben unmöglich.

Bei einem natürlichen Hafen ist man in der Regel auf diejenige Verbindung mit der freien See angewiesen, welche die Natur geschaffen hat. Dem großen Vorteile, mehrere Verkehrsseewege nach einem natürlichen Hafen künstlich zu schaffen, kann man, wenn überhaupt möglich, stets nur mit großen Geldopfern nachkommen. Bei einem künstlichen Hafen liegt es in der Hand des Konstrukteurs, sich die notwendigen Zu- und Ausfahrten zu schaffen, und zwar im Rahmen des Erfordernisses, so wie man sie braucht. Die Wellenbrecheranlage ist daher nach reiflicher Überlegung so projektiert worden; sie ist das Resultat vieler Studien und muß, weil in dieser Ausführung noch nirgends bestehend, als eine charakteristische bezeichnet werden. Das Regierungsprojekt kann auf die beiden in der Wellenbrecheranlage vorgesehenen, so angegriffenen Tore stolz sein.

Was bezweckt man mit diesen Toren? Dank der Aufforstung im Karste sind zwar die Fälle einer wirklich stürmischen Bora, welche die Schiffahrt unterbindet, nahezu ausgeschlossen. Trotzdem hat man auf diesen Fall bei dem neuen Hafen vorgesehen.

Das Projekt zeigt, daß der Kopf des Molo V so weit weg von dem ersten, nächsten Stücke des Seeschutzes sich befindet, daß jedes Schiff die nördlichste Ausfahrt benützen kann. Das zweite Stück des Seeschutzes ist mit der lichten Weite von 120 Meter vom Kopfe des ersten Wellenbrechers entfernt und in seiner parallelen Lage zum ersten Wellenbrecher um 200 Meter seewärts versetzt.

Es ist klar, daß, wenn ich bei Bora mit einem Schiffe einzulaufen habe, nicht knapp längs des ersten Wellenbrechers steuern werde, um plötzlich in das Tor einzubiegen, sondern vorher mein Schiff entsprechend der Richtung des Tores präsentieren werde. Während des Passierens des ersten Wellenbrecherkopfes behalte ich auf der linken, während des Passierens des zweiten Wellenbrecherkopfes auf der rechten Seite meines Schiffes freien Manövrierraum, worauf ich den Gang der Maschine zu regeln habe, um in der Richtung des Kurses am Molo V oder VI anzulegen. Bequemer kann ein Einlaufmanöver einem Schiffe kaum gemacht werden. Der Kapitän, der dieses Manöver nicht zuwege bringt, soll lieber zuhause bleiben.

Für die zweite Toreinfahrt gilt das gleiche Schiffsmanöver.

Das dritte Stück des Wellenbrechers finden Sie ziemlich weit bis gegen die istrianische Küste zu verlängert. Für die projektierte Hafenanlage wäre diese Ausdehnung nicht notwendig, sie ist jedoch erforderlich, um die ganze Bucht von Muggia als sicheren Hafen zu benützen. Wenn dann in Zaule Seestille herrschen wird, so möchte ich jetzt schon dokumentieren, daß dies nicht der ausgezeichneten Lage von Zaule, sondern den Wellenbrechern zuzuschreiben sein wird.

Die Wellenbrecher sind auch weiter von großem Nutzen. Die Kriegsmarine begrüßt sie mit großer Freude, weil sie uns gegebenen Falles ein Refugium abgeben können. In der durch sie geschützten Bucht von Muggia ist Platz für eine ganze Flotte, die sich hier, wenn es nottut, auch verteidigen kann. Wir haben zwar jetzt einen langen Frieden, wie lange, wissen wir nicht. Triest ist ohne jeden Verteidigungsschutz. Denken Sie sich, daß ein Krieg ausbricht, so können sie am nächsten Tage hier einen Handstreich erwarten. Wir haben Kriegsschiffe im Stabilimento tecnico triestino im Bau, die dann zerschossen werden könnten. Durch den Schutz der Wellenbrecher geht dies nicht so schnell, so daß unsere Flotte den Störenfried vertreiben kann. Denken Sie sich durch leichte Batterien und Torpedoboote die Hafenzufahrten verteidigt, so ist ein Handstreich nicht leicht möglich. Einigen Nichtpatrioten, sei es in Triest oder auch anderwärts, mögen diese Wellenbrecher allerdings recht unangenehm in die Augen fallen.

Schließlich bitte ich, die Gutachten über die Denkschrift mit der Überzeugung entgegen zu nehmen, daß dieselben, wie bereits gesagt, vollkommen unbeeinflußt ausgearbeitet worden sind, während in Triest Stimmen laut wurden, daß dieses gleiche Zeugnis der Denkschrift der österreichischen Rheder nicht ausgestellt werden kann. Man sagt ja: Volksstimme ist Gottes Stimme. Ferner bitte ich zu berücksichtigen, daß sich unter den unterschriebenen Rhedern kein einziger Kapitän befindet, der die Schiffahrt gegenwärtig als Beruf ausübt.

Experte k. k. nautischer Inspektor **Jülg**: Den Ausführungen meines Freundes und Kollegen, Korvettenkapitäns Sellner, und jenen meines dem geehrten Komitee erstatteten Gutachtens habe ich sehr wenig hinzuzufügen. Der Herr Vorredner hat alle jene Momente zusammengefaßt, welche vom nautischen Standpunkte für die Anlage in S. Andrea in Frage kommen.

Ich selbst hatte nur wenig Zeit, um mein Gutachten zu verfassen. Ich hatte den Auftrag, in vollkommen objektiver Weise das Gutachten zusammenzustellen und die Gründe, welche in der Denkschrift der

Digitized by Google

österreichischen Rheder angegeben sind, zu prüfen, beziehungsweise entweder zu widerlegen oder ihre Richtigkeit darzulegen. Um das tun zu können, habe ich selbstverständlich die nautische Literatur, welche wir über die Adria besitzen, einer Durchsicht unterzogen. Ich bin bis auf die Werke von 1822 und 1845 zurückgegangen und habe die Literatur bis auf die modernsten Werke verfolgt und erfreulicherweise gefunden, daß alle diese Werke übereinstimmend immer das Nämliche predigen, nämlich daß das Verhältnis zwischen Bora und Südwest rücksichtlich der Stürme sich wie 2714 : 10 stellt. Wenn es nun richtig ist, daß man einen Hafen derart bauen soll, daß die Schiffe möglichst in der vorherrschenden Windrichtung einen gesicherten Anlegeplatz haben, dann wird man ja allgemein anerkennen müssen, daß wir darauf Rücksicht zu nehmen haben, daß dieser vorherrschende Wind mit der Verhältniszahl 2714 : 10 gegenüber allen anderen Seewinden in unserer Bucht von Muggia vorhanden ist. Wir müssen also trachten, die Anlegeplätze in diesem Sinne festzustellen.

Ich bin selbst im vergangenen und im vorvergangenen Winter an sehr stürmischen Boratagen hinausgefahren und habe die Windrichtung in der Bucht von Muggia zu wiederholtenmalen, und zwar ziemlich oft konstatiert und immer gefunden, daß die mittlere Richtung der Bora Ost — 7° Nord ist und diese Bestimmungen, an denen auch andere Fachmänner teilgenommen haben, haben uns die Sicherheit gegeben, daß es am nützlichsten ist, wenn wir die Moli in jener Richtung anlegen, in welcher sie in dem Regierungsprojekte geplant sind.

Anderseits sind aber doch Südwest und alle westlichen Winde von Norden bis hinüber zur Richtung Südwest und etwas darüber für die Bucht von Muggia etwas bedenklich, denn ein einziger Südweststurm, wenn er auch nur mit 63 Kilometer pro Stunde bis jetzt durch die meteorologischen Apparate des Observatoriums konstatiert werden konnte, genügt, um großen Schaden zu verursachen.

Ich hatte seinerzeit von der Regierung den Auftrag erhalten, als es sich um die Ausgestaltung des Molo IV gehandelt hat, die Südweststürme der letzten 25 Jahre in Triest hinsichtlich ihrer Stärke und hinsichtlich ihres Effektes auf Havarien zu untersuchen. Ich habe eine ganze Reihe von Havarien gefunden, die in dem nördlichen Golf von Triest stattgefunden haben, die schwere Schiffsverluste zur Folge hatten und uns sehr viel Geld gekostet und Einbuße an Nationalvermögen verursacht haben. Dies hat uns gezwungen, auf die Anlage von Wellenbrechern Rücksicht zu nehmen. Wir mußten aber auch bei der Anlage von Wellenbrechern darauf bedacht sein, daß sie uns nicht etwa die Verhältnisse im alten Hafen von Triest schädigen. Es wäre daher nicht genügend, wenn man vielleicht die Punta Sottile oder die Punta Rouc mit der Punta S. Andrea verbunden hätte durch einen einzigen großen Wellenbrecher, der selbstverständlich Öffnungen gehabt hätte. Wir mußten die Wellenbrecher so legen, daß bei Südwest oder Westsüdwest die rückprallende See nicht in den alten Hafen eingeleitet, sondern hinausgeworfen wird in der Richtung gegen Miramare und Panzano. Darin besteht ein großer Vorteil der Position der Wellenbrecher, wie wir sie hier projektiert sehen. Der Herr Korvettenkapitän hat uns bezüglich der Ein- und Auslaufmanöver alle günstigen Momente rücksichtlich der Wellenbrecher dargestellt und ich habe diese Sache in meinem schriftlichen Gutachten auch ausgeführt.

Ich möchte nun noch die Berechtigung seitens der Unternehmer der Denkschrift bestreiten, im Namen der „Marine" zu sprechen. Es ist hier ein Schiffsbaumeister unterschrieben, welcher nicht Kapitän ist, ein Advokat, der nicht Kapitän ist und die anderen Herren sind Rheder, die vor Jahren vielleicht ein- oder das andremal ein Schiff geführt haben und glücks ihrer finanziellen Umstände dazu gekommen sind, aus Kapitänen Rheder zu werden. Daß diese Herren, die die Schiffahrt nicht mehr praktisch ausüben, im Namen der Marine sprechen, finde ich vollständig unrichtig und auch in gewisser Beziehung nicht entsprechend. Wir haben, als es sich darum gehandelt hat, den Hafenbau in Triest festzulegen, außerordentlich viele Studien und Mühe aufgewendet, um zur Bestimmung dieser Linien zu kommen. Ich kann die Herren nur versichern, daß alles wirklich reiflich und nach jeder Richtung wohl erwogen ist. Es hat viele Stimmen für und wider gegeben und schließlich sind wir dazu gekommen bei den Sitzungen der Seebehörde, daß wir uns alle auf ein Projekt als das beste einigen konnten. Von meinem Standpunkte aus kann ich infolgedessen nur dieses Projekt wärmstens empfehlen und würde wünschen, daß wir keinen Tag mehr verlieren, um möglichst bald dazu zu gelangen, daß Triest und nicht nur Triest, sondern die ganze Monarchie einen großen und schönen Seehafen bekommt, der gewiß allen Ansprüchen, die wir an ihn stellen können, genügen wird. Einen vollkommenen idealen Hafen zu schaffen, ist für uns nicht möglich, wir mußten mit den gegebenen Verhältnissen rechnen und den gegebenen Verhältnissen scheint am besten angepaßt das Regierungsprojekt. Ich bitte nochmals, möglichst rasch an den Ausbau dieses Projektes zu gehen.

Vorsitzender: Ich glaube, mich in Übereinstimmung mit den Mitgliedern des Subkomitees zu befinden, wenn ich dem Herrn Korvettenkapitän Sellner und dem Herrn nautischen Inspektor Jülg für die interessanten Darlegungen, die sie uns zuteil werden ließen, den verbindlichsten Dank sage. *(Zustimmung.)*

Mitglied kaiserlicher Rat **Schweiger:** Ich muß vor allem hervorheben, daß ich in den

Digitized by Google

Berechnungen, die ich zuletzt vorgelegt habe, einen Rechenfehler gemacht habe. Der Überschuß beträgt bei der Mischung von fetten und mageren Jahren 278.707 Quadratmeter. Den Kern meiner Ausführungen ändert dies in keiner Weise. Ich habe damit dokumentiert, daß auch im günstigsten Falle der Hafen zu groß ist.

Ich habe erst heute den Bericht des Referenten bekommen und war erst imstande, hier die Sache durchzulesen und mir in der Schnelligkeit einige Notizen zu machen. Ich bin dem Herrn Referenten sehr dankbar, daß er mir die Aufgabe so leicht gemacht hat, daß ich im Augenblick erwidern kann. Es sind im Berichte leider Irrtümer, die meines Erachtens handgreiflich sind. Ich will damit in keiner Weise dem geehrten Herrn Kollegen Günther nahetreten. Ich betrachte es als meine Aufgabe als kommerzieller Beirat, den Frachtzuwachs nachzuweisen.

Der erste Vorwurf, der mir gemacht wird, ist der, daß ich die Arbeitsfläche im Freihafengebiete mit 450.000 Quadratmeter berechnet habe, während sie tatsächlich nur 418.000 Quadratmeter ist. Da der Molo IV, als ich meine Berechnungen anstellte, in das Freihafengebiet überhaupt noch nicht einbezogen war, war die Arbeitsfläche tatsächlich nur 397.000 Quadratmeter. Ich habe mit vollem Bewußtsein 450.000 Quadratmeter gerechnet mit Rücksichtnahme auf den Molo IV und die Neubauten im alten Hafen. Die Achse der Berechnungen des Herrn Referenten ist, daß man für eine Tonne einen halben Quadratmeter braucht. Das ist eine wunderbar leichte Berechnung; wenn diese Berechnung aber wahr ist, dann ist der Hafen von S. Andrea überhaupt nicht zu gebrauchen. Der Herr Referent hat im vorigen Jahre berechnet, daß wir einen Verkehr von vier Millionen Tonnen haben werden, und zwar bis 1910. Für einen solchen Fall würden wir doch 2,000.000 Quadratmeter brauchen. Der Herr Referent hat aber seine Berechnungen sehr eingeschränkt und in diesem Berichte heißt es, daß wir erst in 25 Jahren 2,800.000 Tonnen haben werden. In diesem Falle brauche ich einen Raum von 1,400.000 Quadratmeter; auch in dem Falle könnte ich also den Hafen nicht brauchen. Glücklicherweise ist das ein arger Fehler. Bisher hatten wir im alten Hafen 0·36 Quadratmeter Operationsraum pro Tonne. Ich habe meine Berechnungen auf der Basis von zirka 0·4 Quadratmeter angestellt. Es gibt ja eine glänzende Publikation des Industrierates und ich wundere mich, daß wir das auf unserer Reise Wahrgenommene nicht mehr benutzen und daß dieses vortreffliche Werk nicht genauer gelesen wurde.

Wie viel beträgt in Marseille und Genua die Arbeitsfläche pro Tonne? In Marseille 0·25 Quadratmeter, in Genua 0·39 Quadratmeter. Warum berechnen wir 0·5 Quadratmeter? Natürlicherweise kann man, wenn die Basis falsch gerechnet ist, zu unendlichen Ziffern kommen. Der Herr Referent rechnet, um zu 0·5 Quadratmeter zu kommen, die bisherige Arbeitsfläche im Porto Nuovo, dort, wo im Plane die vier schwarzen Punkte sind; das ist ihm jedoch nicht genügend, er braucht das Orangefarbige — das ist: den noch nicht bestehenden Molo V mit einem Stück der Riva VI — dazu, dann dividiert er das durch den jetzigen Verkehr, ohne Rücksicht auf den zu erwartenden Zuwachs und nimmt somit einen irrigen Divisor. Das Orangefarbige hat eine Fläche von 148.000 Quadratmeter, das ist richtig. Ich habe mich an den Lloyd gewendet und gefragt, wieviel Arbeitsfläche er hat, eine Gesellschaft mit 270.000 Tonnen Umschlag. Der Lloyd schreibt mir, daß er eine Arbeitsfläche von 40.000 Quadratmetern habe. Mit dem Orangefarbigen werde ich nicht nur eine Erweiterung vornehmen können für das was ich jetzt habe, sondern es bleibt mir auch ein leerer Raum für den Zuwachs.

Auf Seite 10 heißt es, daß Schiffe wochenlang auf Ankerplätze warten müssen. Nennen Sie mir einen einzigen Dampfer, dem das geschehen ist. *(Mitglied Economo: Wenn Sie wünschen, bringe ich Ihnen morgen so viel Beispiele, als Sie wollen. Wochenlang ist vielleicht übertrieben, aber eine Woche gewiß!)* Vielleicht in den Monaten November, Dezember und Jänner. Bringen Sie mir Beispiele, ich lasse mich sehr gerne belehren, ich bin nicht hartnäckig.

Auf Seite 10 wird der Vorwurf gemacht, daß, wo es sich um den alten Hafen handelt, meine Ziffern sich nur auf den Eisenbahnverkehr beziehen. Diesen Vorwurf wird kein Regierungsorgan aufrechterhalten. Ich brauche den Hafen nur dazu, was mit der Eisenbahn kommt und weggeht. Was im Hafen zu Wasser selbst vorgeht, dazu brauche ich keinen Hafen. Wenn Eisen für den Hochofen oder Reis für die Reismühle kommt, hat das mit dem Hafen gar nichts zu tun, sondern geht direkt zu den Etablissements. Ich mache übrigens aufmerksam, daß ich diese Ziffern aus der Regierungsvorlage entnommen habe. Die Regierungsvorlage hat es nicht für nötig gehalten, den Seeverkehr in Berechnung zu ziehen.

Auf Seite 11 meint der Referent, daß ich von 25 Jahren gesprochen habe; ich habe nur vom Jahre 1910 gesprochen. Auf Seite 12 heißt es, daß die Tauernbahn 50.000 Waggons für Triest bringen wird. Schon in den letzten Zeilen dieser Seite beträgt der Zuwachs 872.000 Tonnen. Ein solch rasches Wachstum habe ich noch nicht gesehen. Das ist ein Irrtum des Referenten, das ist nämlich der Gesamtverkehr der Tauernbahn. Der Herr Referent hat geglaubt, daß das für Triest bestimmt ist, das ist aber doch nicht möglich.

Ich bleibe bei meinen Ausführungen, ich habe mit einen Zuwachs von 80.000 Waggons gerechnet, während wir jetzt einen Verkehr von 150.000 Waggons haben. Ein solcher Zuwachs in 15 bis 20 Jahren

Digitized by Google

ist etwas Großartiges, wir wollen damit zufrieden sein. Es wirft sich aber die Frage auf, wieso man jetzt erst mit der Schätzung des Verkehres kommt. Bei der Kommission, die in Triest tagte, waren Kapazitäten auf nautischem und technischem Gebiete da; Handel und Industrie waren sehr schlecht vertreten. Es waren einfach Mitglieder der Triester Handelskammer da, die sich darauf beschränkt haben, zu sagen, das Regierungsprojekt ist großartig. Das ist Lokalpatriotismus. Den Lagerhausdirektor Minas aber, der in der letzten Zeit unter den Ansturm der Waren litt und sehr geneigt ist, für große Erweiterungen einzutreten, rechne ich zu meinen Anhängern. Sein Promemoria gipfelt in folgenden Punkten:

Nach Einbeziehung des Molo IV wird er im stande sein, den Verkehr in Triest knapp zu bewältigen. Damit ist die Sache abgetan; das Orangefärbige, also Molo V und Riva VI, ist zur Bewältigung des jetzigen Verkehres meines Erachtens nicht unbedingt nötig.

Zweitens: Wenn von einem Neubau des Hafens die Rede ist, spricht er immer nur davon, daß das Generalprojekt ebenso groß gehalten werde, wie der Porto Nuovo ist: 400.000 Quadratmeter. Wir planen aber 600.000 Quadratmeter. Er meint auch, man solle an dem Generalplane festhalten, spricht aber immer nur von einem einzigen Molo. Der dunkle Punkt in seinen Ausführungen ist, daß er sagt: Wenn die Tauernbahn funktionieren wird, wenn der Hafen gebaut sein wird, werden wir eine mächtige Rolle in der Welt spielen. Das sind Argumente, die ich nicht gelten lasse, das ist mir zu billig.

Ich rechne aber auch den jugendlichen Stürmer, Herrn Ingenieur Pichler, zu meinen Anhängern. *(Heiterkeit.)* Er spielt unwillkürlich die Rolle Mimes vor Siegfried *(Heiterkeit)*. er offenbart seine Gedanken gegen seinen Willen. Wenn er in seiner letzten Rede sagt: Ich werde Euch einen Hafen hinstellen, in welchem 28 der größten Ozeandampfer gleichzeitig operieren können, wenn er sagt, wir werden in der kurzen Wintersaison 400 Dampfer expedieren, im ganzen Jahre 1200, so baut er mir einen Hafen für das Zehnfache meines Bedarfes. Ich verlange von ihm eine Henne, er präsentiert mir graziös einen Elefanten.

Wir Kommerzialisten sind trockene Menschen, wir kennen nur Ziffern, wir sind schließlich diejenigen, die den Hafen alimentiert haben und zu alimentieren haben werden. Wenn mir ein Nautiker sagt, der Wellenbrecher ist gut, der Hafen ist gut, so glaube ich ihm in Ansehung seiner Vergangenheit, selbst wenn es meine Überzeugung nicht ist. Wenn ich aber als Kommerzialist wieder Dinge sage, die in mein Fach einschlagen, so verdiene ich auch Glauben, umsomehr, als ich mich bemühen will, das, was ich sage, zu beweisen und meine Gedanken darzulegen.

Ich komme nun zu den Alimentationsquellen Triests. Man spricht von der Zukunft der Tauernbahn. Die Reorganisierung Triests und die Tauernbahn sind ein Wort geworden. Ich habe eine Menge Bücher durchstöbert und wollte eine Meinung darüber finden, was für Triest abfallen soll. Aber eine Schätzung in dieser Richtung existiert nicht. Ich habe mich gefragt: Was haben wir da zu erwarten? Die Schweiz liefert bis jetzt nach Triest 1000 Waggons, Deutschland 9000, Bayern 3000. Die 4000 Waggons aus Bayern und der Schweiz wird die Tauernbahn sicher in sich aufsaugen. Und nicht nur das; auch Waren aus Sachsen, auch aus Nordböhmen, sobald die Bayern ihr Bahnnetz tatsächlich ausbauen werden. Das aber nenne ich Ablenkung, nicht Zuwachs. Man kann hier nicht von Zuwachs sprechen, weil wir diese Waren ohnehin auf anderen Schienen nach Triest bekommen.

Wenn ich nun von dem reinen Zuwachs spreche, so habe ich mir überlegt, welche Waren innerhalb oder welche neuen Waren sogar nahe außerhalb des Attraktionsgebietes der Tauernbahn liegen und hier in Betracht kommen.

Ich bin auf folgende Artikel gekommen: Bayrisches Bier aus München — ein großes Wort für uns, das Bier — für den Orientalen nicht. Die Hauptkonsumenten sind dort Deutsche, welche ihr Heimweh in Flaschenbier ertränken wollen. *(Heiterkeit.)* Der Konsum ist nicht groß. Wir haben dann Nürnberg mit den Spielwaren, Fürth mit den Spiegeln, Bayreuth mit den Perlen, Solenhofen mit den Steinplatten. Das ist kein mächtiger Verkehr, 2000 bis 3000 Waggons.

Und welche Konkurrenten haben wir da? Genua, das können wir besiegen, den Rhein können wir im Sommer nicht besiegen, immerhin rechne ich 2000 bis 3000 Waggons.

Etwas bessere Chancen haben wir für den Import: Öl, ägyptische Baumwolle, indische Baumwolle, Ölsaat, Fett- und Gerbstoffe können durch kluge tarifarische Maßnahmen über die Tauernbahn nach Deutschland gelenkt werden.

Die österreichischen Provinzen habe ich nicht in Betracht gezogen, weil diese Waren ohnehin zu uns kommen. Für das, was neu zuwachsen soll, müssen erst die industriellen Etablissements entlang den Schienen sich gestalten. Das geschieht erst nach langen Jahren, gerade so wie es seinerzeit bei der Nordbahn war. Meine Ansicht über die Tauernbahn ist, daß sie ein technisches Kunstwerk ist, daß sie uns aber eine solche Enttäuschung bringen wird, wie jenes zweite technische Kunstwerk, das wir vor unserer Tür haben, die Wiener Stadtbahn.

Ich habe den Verkehr auf der Tauernbahn mit 25.000 Waggons pro Jahr in meiner Aufstellung berechnet. Da kann mir doch niemand den Vorwurf machen, daß ich ihn unterschätzt habe. Ich habe mich bei Fachleuten genau erkundigt, sie haben mir gesagt,

daß die Ziffer übertrieben ist. Ich glaube sogar, daß ich damit mein kaufmännisches Gewissen belastet habe.

Der Herr Referent meint, daß der Verkehr von beachtenswerter Seite auf 50.000 Waggons geschätzt werde, respektive auf der letzten Seite des Berichtes, daß es 87.000 sein werden.

Eine zweite Alimentationsquelle sind die bisherigen Kanäle, die für Triest geliefert haben, die alten Wege. Wir haben den Triester Lokalhandel; ich glaube, daß wir den Triestiner überschätzen. In der Regierungsvorlage finden wir, daß der Durchgangsverkehr 78 Prozent des ganzen Verkehrs ist. Das zieht an der Nase des Triestiners spurlos vorüber. Zirka 15 Prozent braucht die Industrie in der Bucht von Muggia und ein winziges Quantum bleibt für den Triestiner Handel. Meine innerste Überzeugung ist, daß der Triestiner für den Handel nicht viel wichtiger ist als ein Bürger der Stadt Prerau für den Verkehr der Nordbahn oder überhaupt einen Knotenpunkt an einer Bahn.

Nun haben wir den Zuwachs, der uns von den Triester Industrien bevorsteht. Der ist mächtig. Das war eigentlich der Hauptaufschwung in Triest. An Reis werden 7000 Waggons importiert. Der Zuwachs an Koks seit dem Jahre 1894 ist 3200 Waggons. Öl, eine mächtige Menge, wie uns Herr v. Root sagen kann: acht Waggons pro Tag. Der Kohlenzuwachs: 1500 Waggons. Ob diese Industrien sich erweitern werden, ob neue kommen können, es sind gewiß kompetente Herren hier, die es uns sagen können. Mir wird allgemein gesagt, der Kulminationspunkt ist überschritten. Aber die Triestiner Industrien brauchen uns keine Sorge zu machen, die sind auf den Hafen nicht angewiesen. Es wäre schrecklich, wenn die Schiffe erst im Hafen abladen und die Reismühle oder der Hochofen dort die Waren erst holen müßten. Die Industrien müssen direkte Anlegeplätze haben, wir würden viel besser dienen, wenn wir ihnen eine Beisteuer für ihre Anlegeplätze bieten würden.

Eine andere Alimentationsquelle ist die Austro-Americana. Sie entwickelt sich großartig und ich rechne den Zuwachs mit 100.000 Ballen Baumwolle, das ist 25.000 Tonnen und etwa 60.000 Tonnen Zuwachs rechne ich für Magnesit, Cotton Oil u. dgl.

Ein anderer Artikel ist die Jute; hier ist es gelungen, durch kluge tarifarische Maßnahmen 25.000 Tonnen von Hamburg abzulenken und die Ware geht über Triest nach Böhmen. Dieses Quantum ist nicht steigerungsfähig, es ist bereits eskomptiert.

Dann haben wir den Wein. Der Verkehr in Wein beträgt 25.000 Waggons. Unsere Gesetzgebung geht daran, das einzudämmen. Es wird nicht die Hälfte bleiben.

Dann Zucker; das ist ein trauriges Kapitel. Im Jahre 1894 hatten wir 9000 Waggons, im Jahre 1902 ist er auf 20.000 Waggons gestiegen. Nun, wir hatten die Prämiengesetze, man suchte mit aller Gewalt den Zucker hinauszuschleudern. Die Verhältnisse für den Zucker liegen ziemlich greifbar. Kuba versperrt uns den amerikanischen Markt und wir werden dadurch direkte und indirekte Nachteile haben. Der indirekte Nachteil besteht darin, daß die bisherigen Lieferanten Amerikas sich auf unsere Absatzgebiete werfen werden. Ägypten wird uns in der Türkei, am Roten Meere, in Afrika verdrängen, Mauritius wird uns Südafrika sperren, auch in unserem alten Absatzgebiete in Indien werden wir getroffen werden. Rußland spüren wir sehr bedeutend. Es ist ein Prämienland, wir spüren es in der Türkei. Ich exportiere selbst russischen Zucker nach den Freihäfen Indiens, nach Singapore u. a.; und auch Java spüren wir. Wenn wir es auf das alte Quantum von 10.000 Waggons bringen, können wir glücklich sein. Das allein bedeutet ein Manko von 100.000 Tonnen. Mit Wein und den anderen Ausfällen gibt das einen mächtigen leeren Raum, der da bleiben wird.

Der Levantetarif wird etwas Verkehr nach Triest bringen, auch andre ähnliche kluge tarifarische Maßnahmen.

In Triest ist eine Schätzung vorhanden gewesen. Man nahm die letzten fünf Jahre — das waren gute Jahre — dann wurde tüchtig übertrieben und man gelangte zu Ziffern von zwei bis drei Millionen Tonnen Zuwachs. Das ist gar nicht rechnungsmäßig. Mit den richtigen Ziffern der Regierungsvorlage habe ich gerechnet, mit den Phrasen nicht.

Wenn ich nun alle diese Komponenten zusammenziehe und mir vor Augen halte, wie der Verkehr in Triest in Bezug auf die Quantität für die Zukunft sein wird, komme ich zu dem Schlusse, daß wir allerdings einem Zuwachs entgegengehen, aber einen Raum für diesen Zuwachs nicht haben. Ein Teil der Neubauten wird doch erst im Jahre 1906 fertig sein. Es wäre ein großes Unglück, wenn man es verzögern würde. Ich möchte in dieser Zeit nicht Lagerhausdirektor sein. Man muß die Bauten ungeheuer beschleunigen gleichgültig, was es kostet, sonst steht uns eine Katastrophe bevor. Ich bin überzeugt, daß während dieser Zeit Waren über St. Peter nach Fiume abgelenkt werden, über Pontebba nach Venedig und Hamburg. Ragt aber einmal der Molo V aus dem Meere und haben wir die Riva VI dazu, dann Adieu, Frau Sorge, bis zum Jahre 1915 bin ich versorgt.

Sollte ich mich aber täuschen, so habe ich noch Zeit, im Jahre 1910 oder 1912 für weitere Bauten mich zu entschließen. Den gigantischen, mir unbegreiflichen Molo VII können wir eventuell auch im Jahre 1920 bauen, vorausgesetzt, daß nicht eine weitere Verkürzung für unseren Handel kommt. Der Panamakanal ist nämlich in dieser Zeit schon in Tätigkeit und wir sind dann in der Gefahr, unseren Verkehr nach China und Japan sehr verkleinert zu sehen. Von diesem Molo VII kann jetzt überhaupt keine Rede sein und ich rezipiere hier wieder unseren klugen Lager-

Digitized by Google

hausdirektor, welcher folgenden Vorschlag macht: Er will Raum schaffen im Porto Nuovo und den Verkehr des Lloyd, zirka 30.000 Waggons, der sich auf den Moli III und IV abspielt, auf den Molo V verlegen. Er hat dort 148.000 Quadratmeter, während der Lloyd im alten Hafen nur 40.000 Quadratmeter Operationsraum hat.

Wenn er dort den Lloydverkehr konzentriert hat, bleibt ihm noch Raum nicht nur für den Zuwachs aus dem Lloydverkehre selbst, sondern auch aus anderen Quellen. Da der Lloyd den Porto Nuovo dann nicht weiter benützen wird, bleibt auch dort Raum für Ausdehnung und Zuwachs und Molo III und IV, sowie die angrenzenden Hangars und Magazine werden gänzlich frei. So glaube ich, daß ich nach meinem besten Wissen — es ist ja eine Lebensfrage für mich, daß in Triest Platz ist, ich bin doch österreichischer Exporteur — mit ruhigem Gewissen sagen kann, daß wir den Generalplan bestehen lassen können, die Baukontrakte aber für nicht mehr vergeben sollen als den Molo V und die Riva VI.

Den Molo VII perhorresziere ich noch aus einer anderen Ursache. Der Lloyd bittet um die Erweiterung seines Arsenals. Er sagt, er will fünf Dampfer pro Jahr in Triest bauen, er hat die löbliche Absicht, unser Geld nicht nach England zu tragen. Um dieses ephemeren Molo VII willen soll ich den Lloyd hindern, diese Absicht durchzuführen, um eines Molo willen, denn ich niemals bauen werde!

Es wirft sich aber noch eine andere Frage auf und das ist die Zinsenfrage. Wenn ich die Baukontrakte im ganzen vergebe, ist der Bau mindestens 12, 15 Jahre zu früh fertig. Das ist mit der Ausrüstung ein Betrag von 50 Millionen Kronen, das ist pro Jahr zwei Millionen Kronen Zinsen.

Warum soll das Volk unnütz um 2 Millionen Kronen mehr Steuern zahlen? Ein Kapital verdoppelt sich übrigens in 15 Jahren; ich mache nun also den Hafen doppelt so teuer, als wenn ich nach Bedarf bauen würde.

Was meine Person anbelangt, so wäre es in meinem individuellen Interesse besser, wenn ich die Regierung verlocke, diese Ausgabe zu machen, weil ich billigere Magazine habe, vielleicht auch einen Baukontrakt erhasche. Ich bin aber zu ehrlich, um Ratschläge zu geben, die nur mir nützen, aber nicht der Allgemeinheit.

Ich komme nun auf die Eingabe der Reeder. Ich kenne einige der Herren, ich weiß, daß es tüchtige Leute sind, daß sie 50 Prozent der merkantilen Flotte repräsentieren. Es ist vielleicht möglich, daß sie recht haben. Wir haben von Herrn v. Noot gehört, daß er in Servola einen Wellenbrecher nicht braucht, daß seine Dampfer ohne jeden Wellenbrecher dort operieren.

Autoritäten sagen, daß ein Wellenbrecher da sein muß. Vielleicht haben die Rheder aber doch recht. Wenn ich den Molo V fertig habe und sehe, daß tatsächlich alles in Ordnung ist, so kann ich dann weiter bauen. Ich muß aber aufrichtig sagen, daß mich eigentlich die Eingabe der Rheder nicht so erschreckt, wie dies eigentlich sein sollte in Ansehung dessen, daß ich die Herren kenne und weiß, daß es tüchtige Leute sind. So wie ein Jägerlatein gibt es auch ein Kapitänlatein. Seinerzeit wollten die Leute am Molo IV nicht anlegen, heute suchen sie ihn am liebsten auf. Wir werden Mühe haben, sie aus dem verpönten Porto Nuovo herauszulocken. Die Leute wollten auch durch den Suezkanal nicht fahren. Ein Kapitän fürchtet überhaupt jedes größere Maß von Verantwortung.

Ich habe weiter keine Bemerkung zu machen, ich will nur darauf hinweisen, daß ein Antrag eingebracht wird, dem ich zustimmen werde, wenn er sich in den Grenzen bewegt, daß der Generalplan aufrecht bleibt, wir aber nicht mehr Baukontrakte vergeben als wir bis 1915 brauchen.

Mitglied Kommerzialrat **Singer**: Ich werde die Entwirrung dieser Angelegenheit versuchen. Es kommen zwei Momente in Betracht. Erstens Wahl des Ortes, zweitens Umfang des Hafens, was sehr wichtig ist, weil damit die Kosten zusammenhängen und wir nicht nur an diejenigen denken müssen, denen der Hafen zu gute kommt, sondern auch an diejenigen, welche den Hafen und die zweite Verbindung mit dem Hafen zahlen müssen, drittens Art der Bauvergebung.

Was die Wahl des Ortes anbelangt, kommt die Debatte um fünf Jahre zu spät. Als man der Frage der Hafenerweiterung näher getreten ist und die zweite oder dritte Verbindung mit dem Meere geplant war, war es Zeit, die Enquête abzuhalten und uns zu hören. Das hat man aber nicht getan. Ich möchte sogar behaupten, daß die einzelnen Departements, beziehungsweise Ministerien die Frage gar nicht zusammengearbeitet haben, sondern, wie dies sehr oft vorkommt, gegen einander standen, als wären sie „vornehme Fremde". *(Heiterkeit.)* Das kommt öfter vor. Jetzt schicken wir wegen des Handelsvertrages Unterhändler nach Rom und im selben Momente lesen wir von Maßnahmen in einer anderen Sache — ich will sie gar nicht nennen — welche das Verhältnis zu Italien verbittern.

Die Strömung geht dahin, den Seeverkehr zu einem größeren Faktor in unserer Handelspolitik und Handelsbilanz zu machen. Ich konstatiere, daß diese Strömung aus dem Industrierate den allergrößten Zufluß gefunden hat. Leider hat man die Schaffung eines neuen zweckentsprechenden Hafens nicht ins Auge gefaßt. Man war in Triest bei den Verhandlungen durch die Triester Stadtverhältnisse förmlich hypnotisiert. Ich möchte mich da der Äußerung des Herrn Schweiger anschließen, daß unser Verkehr, Kauf und Verkauf, Bezug und Versand durchaus nicht davon abhängen, daß etwas in Triest ist. Wenn

Digitized by Google

man die Frage gestellt hätte: Wo ist der beste Hafen? Wo schaffen wir einen guten Umschlagsplatz? wäre die Wahl vielleicht kaum auf S. Andrea gefallen. Von Servola will ich hier nicht reden, ich will nur bezüglich der Schätzung für die Ablösung der Industrialien bemerken, daß wir uns immer vorgestellt haben, daß sie in Triest bleiben; daß Servola nach Aßling kommen soll, damit haben wir nicht gerechnet. Es ist noch ein Glück, daß nicht ein anderer Ort, vielleicht Ostafrika, für die Übersiedlung gewählt wurde, da wäre die Übersiedlungsentschädigung noch größer ausgefallen.

Die Wahl des Ortes war bereits gegeben zu der Zeit, als der Industrierat sich mit der Sache befassen konnte: 1. durch die Vereinbarung mit der ungarischen Regierung wegen Einbeziehung von S. Andrea in das Freihafengebiet, 2. durch die Baudispositionen für die Tauernbahn und 3. dadurch, daß man mit dem Baue des Molo V und der Riva VI begonnen hat. S. Andrea ist also schon eine entschiedene Sache. Was streiten wir jetzt darum, ob der Hafen hinkommen soll, ob es nautisch richtig ist? Das kann uns nicht mehr beschäftigen. Die Wahl des Ortes kann ein großes Verdienst sein, aber auch ein Verschulden. Ich als Mitglied des Komitees und des Industrierates sage: Wir haben auf die Wahl des Ortes keinen Einfluß genommen, wir wollen nicht das Verdienst aber auch nicht das Verschulden. Deswegen lehne ich meinerseits ganz entschieden ab, bezüglich der Wahl des Ortes ein Obligo zu übernehmen. Ich habe mich schon in der letzten Sitzung dagegen ausgesprochen, daß wir in eine gewisse Hurrahstimmung für diese Erweiterung kommen. Wären wir Mitglieder der Enquete gewesen, so wäre es unsere Pflicht gewesen, so hätten wir uns von der Verantwortlichkeit nicht wegdrücken können. Aber wir waren nicht Mitglieder der Enquete und nach Promemorias u. dgl., wo man jemanden anderen nicht hören kann, soll man vorsichtig sein.

Das Zweite, was uns trennt, ist der Umfang des Hafens. Das er den Triestinern nicht groß genug sein kann, glaube ich. Warum denn nicht? Ihr Geld kostet es nicht. Sie haben den neuen Hafen und zum Teile auch den Gewinn, der aus dieser Bautätigkeit hervorgeht. Anders wir. Da stehen sich Wünsche und Hoffnungen und Berechnungen und Kalkulationen von Kaufleuten gegenüber. Ich sehe nicht ein, warum das kaufmännische Kalkül zurückstehen soll, gegen Wünsche und Hoffnungen, die vielleicht so fundiert sind, wie das Meer bei Zaule.

Ein weiteres Moment sind die Baudispositionen. Darunter verstehe ich nicht nur die Reihenfolge und die Zeit, in welcher man fertig werden soll, sondern auch wer bauen soll. Es kommt da die Frage: Regie oder Vergebung in Betracht. Die Regie hat den großen Vorteil, daß man die Sache beschleunigen, ändern kann, man ist nicht durch Verträge gebunden. Wenn man aber Verträge geben muß, so ist die Frage, wie sie abgefaßt werden sollen und wer sie bekommt. Das ist auch etwas, was im Industrierate zur Sprache kommen soll. Mit wem schließt man die Bauverträge? Ich glaube, wir können den Wunsch nach Berücksichtigung der österreichischen Interessenten aussprechen. Ich meine, daß der Ausgleich über den Umfang stattfinden kann, wenn die Bauverträge, wenn überhaupt Bauvergebungen stattfinden, derart gemacht werden, daß die Regierung in der Lage ist, die Projekte teilweise zu ändern, zu beschleunigen oder die Ausführung auch teilweise zu unterlassen, wenn die wirtschaftlichen Verhältnisse nicht jene Entwicklung nehmen sollten, die wir wünschen. Ich möchte den Herren also vorschlagen, sich auf eine Äußerung beiläufig folgenden Inhaltes zu beschränken:

„I. In Kenntnis des Hafenprojektes der Regierung und der von den Rhedern aus Triest, Ragusa und Lussin vertretenen Alternativprojektes sowie der Anregung einer Hafenanlage nächst Servola und in der Bucht von Panzano erachtet das Subkomitee, daß die Wahl des Ortes des neuen Hafens bereits gegeben war zur Zeit, als das Plenum des Industrierates ein Gutachten in der Frage der Erweiterung des Triester Hafens erstattet hat und zwar:

a) durch die mit Ungarn getroffene Vereinbarung bezüglich Einbeziehung von S. Andrea in das Freihafengebiet;
b) durch die Disposition für den Ausbau der k. k. Staatsbahnen (Tauernbahn), welche den Endpunkt der Bahn nach S. Andrea verlegt;
c) durch die im Zuge befindliche Erbauung des Molo V und der Riva VI.

In Anbetracht dieser Sachlage und weil die gegen S. Andrea geltend gemachten Einwendungen nicht zureichende Gründe bieten, gegen die Ausführung des Regierungsprojektes Stellung zu nehmen, hat das Subkomitee für die Fragen des Seeverkehres keine Veranlassung, dem Industrierate die Änderung seiner Beschlüsse vom 26. Jänner 1903 in Antrag zu bringen."

Wenn nämlich wirklich zwingende Momente vorgekommen wären, welche uns dezidiert sagen würden, daß es wirklich ein Fehler ist, den Hafen weiter zu bauen, so wäre es unsere Pflicht, zu sagen, wir haben in Kenntnis des Umstandes, daß in S. Andrea gebaut wird, für die Erweiterung gesprochen, wir haben damals keine Stellung genommen, wir nehmen jetzt Stellung.

Aber diese zwingenden Gründe liegen nicht vor.

„II. Das Subkomitee erachtet, daß die Baudispositionen in solcher Weise erfolgen sollen, daß es der Regierung ermöglicht sei,

Digitized by Google

die Seebauten zu beschleunigen, zu ändern oder einen Teil derselben zu unterlassen.

Weiter spricht der Industrierat die Erwartung aus, daß bei der Bauvergebung die österreichische Arbeit in erster Linie berücksichtigt werde."

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer**: Herr Kollege Schweiger hat uns heute unsere Aufgabe leichter gemacht. Vor allem hat er das Thema etwas konzentriert und zwar auf dasjenige, was wir verstehen und von der Besprechung derjenigen Dinge etwas abgelenkt, in denen wir nicht genügend kompetent sind, in denen andere Faktoren viel kompetenter sind, nämlich die technischen Fragen, wie ich überhaupt wünschen möchte, daß wir in Zukunft unsere Gutachten etwas auf diejenigen Gebiete einschränken, für die der Beirat eigentlich das kompetente Forum ist, in denen wir das Leben und die Verhältnisse kennen und daß wir nicht auf die Autoritäten einzelner unserer Mitglieder uns basierend, dem Plenum Expektorationen und Gutachten über rein technische Angelegenheiten vorlegen.

Ein industrieller Beirat kann ja vielleicht glauben, daß dieser Hafen nautisch besser ist. Ich habe mich selbst in den letzten 14 Tagen wirklich bemüht, meine Aufgabe ehrlich zu erfüllen, die verschiedenen nautischen Ausdrücke kennen zu lernen, die Windrichtungen zu studieren u. s. w.

Aber trotzdem ist doch das Urteil eines Menschen nicht immer ernst zu nehmen, der in einer Sache Laie ist, sondern das Urteil und die Verantwortung kommen doch vor allem solchen Herren zu, welche Fachleute sind, die Verantwortung tragen müssen und sie auch tragen werden.

Sodann erinnere ich an ein denkwürdiges Wort in den Protokollen, nämlich an die Anfrage, die der Herr Sektionsrat Dr. Künstler in Triest an die Herren Experten und die Herren Beamten aus den anderen Branchen stellte, indem er sagte: Seine Exzellenz der Herr Finanzminister habe ihn beauftragt, zunächst die Frage zu stellen, ob die Bemänglungen, welche beim alten Hafen in Triest, dem Porto Nuovo, sich einstellten, nicht wiederkommen werden, ob die alten Klagen bezüglich des Porto Nuovo bei diesem Ausbaue nicht wieder zum Vorscheine gelangen werden.

Der Herr Sektionsrat glaubte die Überzeugung gewonnen zu haben, daß die Experten anderer Branchen und anderer Dikasterien, die ja doch das Nautische besser verstehen als ein Finanzbeamter und mag er der höchste sein, ihm die Gewähr geben, daß dieser Hafen weniger Anlaß zu Klagen geben werde, als der Porto Nuovo und quod est in actis, est in mundo. Heute ist nur zu wünschen, daß es auch in mundo bleibt.

Ich für meinen Teil — ich wiederhole es ausdrücklich und mit vollem Nachdruck als Laie — habe wieder den Glauben, daß die Anstände bei diesem Hafen sich wieder ergeben werden, daß die Bemänglungen gerechtfertigte oder nicht — auch beim Porto Nuovo waren nicht alle Bemänglungen berechtigt — sich wieder ergeben werden, daß die Regierung mit einer Unmasse von Interpellationen, gerechtfertigten oder nicht gerechtfertigten, überschüttet werden wird und daß die Verantwortung dafür nicht die Finanzbehörde treffen kann, sondern alle Experten, welche gesagt haben, daß unter den gegebenen Verhältnissen — ich unterstreiche das Wort: unter den gegebenen Verhältnissen — dieser Hafen der beste ist.

Ein hervorragender Experte hat uns heute gesagt und er hat es in seiner Denkschrift niedergeschrieben, daß der Hafen von Triest nie ein idealer Hafen sein werde, weil trotz der schönen Adria und trotz der Behauptung des Herrn Korvettenkapitäns Triest nicht deswegen heute ein großer Hafen ist und ein größerer sein wird, weil es ein natürlicher Hafen ist und nicht weil es am Ende der Adria liegt, sondern weil Triest historisch dort zufälligerweise entstanden ist, wie so viele andere, wie so viele Hauptstädte dort und nicht anderswo liegen, nicht weil die geographischen, nicht weil kommerzielle und andere Verhältnisse es erforderten, sondern weil es sich historisch so entwickelt hat.

Wir müssen also mit der Tatsache rechnen, daß wir in Triest, was immer wir tun, ob wir den Hafen an diesem oder an einem anderen Punkte bauen, nie einen idealen Hafen schaffen werden. Wir müssen aber auch mit der Tatsache rechnen, daß wir in Triest nun einmal den größten oder eigentlich den einzigen Hafen in Österreich haben und daß wir infolgedessen absolut nicht von der Schaffung eines zweiten Hafens, beispielsweise in Aquileja, in Panzano reden können, weil das ja einfach ein anderer Hafen wäre und man solche Dinge vielleicht in Rußland mit einem Federstriche machen kann, aber nicht bei uns.

Es handelt sich vielmehr, wie der Herr Korvettenkapitän sehr richtig gesagt hat, nur um die Frage des Bedürfnisses nach einer Erweiterung des Hafens in Triest selbst.

Es entsteht also die zweite Frage: Wie stellen sich nun die wirtschaftlichen Verhältnisse und die wirtschaftliche Prognose für diesen Hafen?

Kollege Schweiger hat mich dieser Aufgabe zum Teile schon überhoben. Ich kann aber doch die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, noch einige Streiflichter auf die Sache zu werfen.

Vergessen wir an eines nicht, daß wir nämlich das ganze wirtschaftliche Leben und vor allem die ganze österreichische Volkswirtschaftspolitik von einem einheitlichen Gesichtspunkte auffassen und da müssen wir sehen, daß dieselbe Verwaltung, dieselbe Regierung, dasselbe Parlament und dieselbe Volkswirtschaft gleichzeitig das Bedürfnis empfinden,

Digitized by Google

diesen Hafen auszugestalten und gleichzeitig und wie ich glaube, logisch das Bedürfnis empfinden, in Österreich die Wasserstraßen auszubauen. Damit haben wir erklärt, daß wir unseren Export nicht ausschließlich nach Triest lenken und auch in Zukunft nicht ausschließlich nach Triest lenken wollen.

Wenn in den letzten Tagen die — ich will hoffen und wünschen, falsche — Nachricht in den Zeitungen verbreitet wurde, daß die große Elbe — ich unterstreiche das Wort: große Elbe — je durch Dämme, durch Zölle, durch irgend etwas unserem Exporte nicht frei erhalten werden kann, so ist damit ein Moment der Beunruhigung in die Bevölkerung gekommen, weil wir doch die Wasserstraßen nicht dazu projektieren, damit sie das Land durchfließen, sondern um uns unter anderem das Tor zur großen Elbe zu öffnen. Damit wollen wir gesagt haben, daß eine Tarifpolitik wohl einen großen Teil des Verkehres immer von einem bestimmten Gebiet ablenken kann, daß diese Tarifpolitik in großherziger Weise — das Wort sei betont — und mit großen Kosten seitens des Eisenbahnfiskus betrieben, den Verkehr von den natürlichen Toren abgelenkt hat, daß aber diese Ablenkung ihre Grenzen hat und daß das, was die Natur geschaffen hat, nicht auf den Kopf gestellt werden kann. Und die natürliche Konsequenz dessen ist, daß nächst Triest auch Aussig ein großer und sagen wir es ausdrücklich, ich schäme mich nicht des Ausdruckes, nationaler Hafen für uns in Zukunft ist und bleiben wird, und daß demgemäß bei der Entwicklung unserer Volkswirtschaft, bei dem Kern der Gesundung, der in uns noch immer lebt und leben wird, eine Verkehrsteilung immer in Aussicht genommen werden muß.

Daraus ergibt sich für mich folgendes:

Die Tauernbahn ist ein fait accompli. Ich habe selbst im Ausschusse im Parlamente nicht gegen die Tauernbahn gesprochen, weil ich ja für sie auch gestimmt habe. Aber ich habe für sie mit dem vollen Bewußtsein gestimmt, daß sie prozentuell weit weniger leisten kann als sie uns belastet. Wir haben sie immer als politische Kompensationsbahn für die Wasserstraßen behandelt und man mag Tarife konstruieren wie man will, man mag bis zu den Grenzen, ja unter die Grenzen der Selbstkosten gehen, all das hat seine Grenzen.

Mit den 20 Kreuzern pro Meterzentner oder 20 Gulden pro Waggon werden Sie einen Verkehr oft herüberleiten, ein bißchen noch unterstützen, aber Sie werden nicht neue Geschäfte und neue Produktionen mit den kleinen, noch zu rechnenden Frachtdifferenzen schaffen, sondern neue Geschäfte und neue Produktionen können wie jedes pulsierende Leben nur aus der Gesundung der Volkswirtschaft selbst entstehen und wenn die Tauernbahn noch so gut administriert sein wird, so dürfen Sie doch nicht vergessen, daß es eine Gebirgsbahn ist, daß sie große Berge zu übersteigen hat, daß jeder Kilometer auf der Tauernbahn sechsmal so viel kostete, als zum Beispiel auf der Nordbahn, daß sie höhere Traktionskosten haben wird, daß wir den riesigen Ausfall der Tauernbahn in den Tarifen selbst bezahlen werden, daß es mit mathematischer Sicherheit kommen muß, daß wir ihn in Tariferhöhungen auf anderen Belangen bezahlen werden. Ich komme also immer wieder zur alten Konklusion, daß Triest nie ein Hamburg sein kann und nie das erreichen kann, was die großen nordischen Emporien durch ihr Hinterland, durch ihre natürliche Lage erreicht haben.

Herr Kollege Singer hat heute vollkommen recht gehabt, als er sagte, daß es ja für uns sehr interessant wäre, zu untersuchen, inwieferne vielleicht die anderen Projekte denn doch in Erwägung zu ziehen wären, daß aber das Projekt von S. Andrea präjudiziert war, bevor der erste Spatenstich an der Tauernbahn gemacht wurde und daß wir demgemäß auch nicht die Verantwortung dafür zu tragen haben.

Aber weil wir schon von diesen Sachen reden, gestatten Sie, daß auch ich einige Worte in dieser Beziehung — nur in Parenthesi — einschiebe. Mir scheint, daß die Wahrheit in der Mitte liegt. Es ist zweifellos, daß der idealste Hafen zwischen S. Marco und S. Sabba wäre. Aber darüber reden wir gar nicht. Selbst wenn wir ein Expropriationsgesetz schaffen würden, würden wir solche Kosten haben, daß wir diesen Hafen gar nicht ins Kalkül ziehen würden. Mit Rekriminationen, daß die früheren Regierungen vielleicht schlecht daran taten, diese Grundstücke als Bauflächen zu bezeichnen, kommen wir nicht weiter, weil wir den früheren Regierungen zu gute halten müssen, daß sie den ewigen Querelen und Klagen, daß in Triest gar keine Industrie bestehe, entgegenkommen wollten und vielleicht etwas Schlechtes in puncto Ausgestaltung des künftigen Hafens gemacht, aber den besten Willen bekundet haben, indem sie doch einige respektable Industrien in Triest geschaffen haben. Dieses Projekt fällt also gänzlich aus der Diskussion weg.

Es bleibt also Zaule übrig.

Die Reeder übertreiben vielleicht in ihrem Eifer für Zaule, aber so schlecht scheint uns Zaule doch nicht zu sein, wie die Herren hier glauben und es ist nicht ausgeschlossen, daß man auf einen Teil von Zaule einmal denn doch zurückkommen wird. Uns Laien erschüttert es förmlich in den Konklusionen, daß die Herren Rheder darstellen, daß Zaule gar nichts kosten werde und anderseits die Regierung darstellt, daß dieses Zaule, von dem wir uns dachten, daß es billiger komme, gar teurer kommt. Ich bin nicht so gläubig wie mein Vorredner, ich glaube weder den einen noch den andern, ich glaube auch nicht, daß die Schlammasse von 20 Meter je gründlich durchmessen worden ist, ich glaube überhaupt nicht Kalkulationen im Wasser, ich glaube auch nicht dem Kostenvoranschlage der Regierung, denn Überschreitungen, die man zu Lande gewohnt ist, sind im

Digitized by Google

Wasser immer wahrscheinlich und die Kontrolle ist ganz unmöglich. Können Sie kontrollieren, wie viele Festmeter wirklich ins Wasser geworfen wurden und würde Sie die Kontrolle nicht mehr kosten? Ich bin auch Geschäftsmann und wurde auch in meinem Leben hundertemal übervorteilt und deswegen bin ich etwas mißtrauisch. Es wurde aber heute hier nicht in Erwägung gezogen, daß noch ein viertes Projekt möglich wäre, daß der künftige Holzlagerplatz auch in Kalkulation kommen könnte und daß hinter diesen Holzlagerplätzen nicht so teuere Industrieanlagen sind, beweisen die ganz geringfügigen Kosten, die im Präliminare allerdings für den Ausbau als Holzlagerplatz eingestellt sind. Aus diesen Gründen resultiert für mich als ehrlichen Beirat die innerste Überzeugung — und ich fasse die Aufgabe eines Beirates immer in der Weise auf, daß er die Pflicht und Schuldigkeit hat, sich über jede Frage, in der er sein Gutachten abgibt, ohne Rücksicht auf seine politische Stellung und seine politischen Verbindlichkeiten nach bestem Wissen und Gewissen zu äußern und wenn er es nicht tun will oder verhindert ist, soll er gar nicht sprechen — daß ich nach meinem besten Wissen und Gewissen der Regierung in dieser Frage absolut nicht raten könnte, sich für eine Zeit zu engagieren, die weit über die Bedürfnisse der nächsten 15 Jahre hinausgeht.

Ich will nur streifen — denn irren ist möglich und ich nehme nie einen zahlenmäßigen Irrtum, wenn er richtig gestellt wird, zu einem Anlaß, daraus Kapital zu schlagen — daß ich die Angabe der Regierung, daß der Verkehr um 300 Prozent steigen werde, als eine Utopie betrachte und wenn ich diese Anschauung hätte, würden wir zur Konklusion kommen, daß auch der künftige Hafen unzureichend ist. Ich habe die Überzeugung — und ich werde das auch an anderer Stelle mit Nachdruck sagen, wenn es einmal dazu kommen wird — daß bei Bauten im Wasser der Voranschlag immer um ein Bedeutendes überschritten wird, weil ein Ingenieur der Welt und selbst Experten aus dem Auslande, wären sie noch so gründlich, mit mathematischer Sicherheit eine Kalkulation für einen Wasserbau machen können. Man kann aber in diesem Falle wirklich sagen: Les extrêmes se touchent; denn von der einen Seite denken wir an ein Vierteljahrhundert, vielleicht an ein halbes Jahrhundert, und auf der anderen Seite — ich darf hier nicht nachsichtig sein — sind wir ein bißchen lässig gewesen; denn ich höre — ich will die Botschaft nicht glauben — daß der Molo und die anstoßende Riva im Jahre 1906 nicht fertig sein werden. Wenn das richtig wäre, dann wird bei dem allerdings zunehmenden Verkehre, wie Herr Schweiger gesagt hat, eine Katastrophe eintreten.

Es ist nichts gefährlicher, als einen Verkehr zu schaffen und ihn dann durch ein Verkehrshindernis auf einen anderen Weg zu lenken; es ist viel leichter, ein neues Absatzgebiet zu gewinnen, als es zu erhalten. Die durch unsere Zollpolitik in Rumänien und am Balkan verursachten Wunden sind noch nicht geheilt und wenn Sie ein Geschäft, welches Sie einmal gehabt haben, verlieren, bekommen Sie es nie mehr wieder. Deswegen lege ich großen Nachdruck auf das, was mein Herr Vorredner gesagt hat, daß man vergessen möge, was geschehen ist — ich gehöre nicht zu jenen Leuten, die rückwärts schauen, sondern zu den Leuten, die vorwärts zu schauen bestrebt sind — daß das, was wir im Jahre 1906 und 1907 brauchen, coûte que coûte, gebaut werde und denken Sie dabei nicht nur an die Tauernbahn sondern an den natürlichen Zuwachs und an den Umstand, daß die Volkswirte die Ansicht haben, daß jetzt die fetten Jahre kommen und daß in den nächsten Jahren ohne Rücksicht auf die Tauernbahn ein Aufschwung im Konsum der Weltwirtschaft und ein Aufschwung des Verkehres zu erwarten ist. Sparen Sie nicht am unrichtigen Fleck, Sie werden die Kosten weit aufgewogen haben durch die Interkalarzinsen und die ersparten Mehrerhaltungskosten für das, was Sie derzeit nicht brauchen und Sie werden noch eine Reserve haben bei einem Hafen, von welchem uns Autoritäten zwar sagen, daß er sehr gut sei, von welchem aber kleinere Leute sagen, daß er minder gut ist, indem sie nicht das ganze Risiko in die Schanze schlagen wollen.

Eines möchte ich noch sagen. Ich muß es sagen als Volkswirt, ich muß es sagen als Industrieller, ich muß es sagen als Steuerzahler. Außer dieser Frage haben wir Industrielle hundert andere Ansprüche an die Volkswirtschaftspolitik, hundert gerechtfertigte Ansprüche an die Verwaltung; vergessen Sie aber anderseits nicht, daß in keinem anderen Staate der Welt der Steuerdruck, die Belastung eine so große ist, wie bei uns, vergessen Sie nicht, daß unsere Aktiengesellschaften infolge unserer Steuergesetzgebung sich nicht entwickeln können. Deswegen kann man sich auf das Notwendige und Nützliche beschränken und muß nicht Sachen auf Vorrat machen, welche Zinsen kosten und eine indirekte Belastung hervorrufen. Stimmen Sie deswegen für den Antrag Singer. Caveant consules!

Sektionsrat Dr. **Künstler**: Ich hatte heute nicht die Absicht, hier zu sprechen, sondern nur zu hören. Wenn ich trotzdem das Wort ergreife, so geschieht dies, weil ich aus den Ausführungen in der Debatte vielleicht den Vorwurf entnommen habe, daß das Finanzministerium in dieser Frage eine nicht so große Rücksicht auf die Staatsfinanzen habe walten lassen, als es seine Pflicht gewesen wäre. Überdies bin ich direkt apostrophiert worden und so will ich in Kürze die Stellungnahme des Finanzministeriums, soweit meine Person in Betracht kommt, skizzieren.

Wenn vor allem darauf hingewiesen worden ist, daß ich bei der Sitzung in Triest den größten Wert darauf gelegt habe, daß die Frage nochmals reiflich

Digitized by Google

erwogen wird und daß zu dieser Enquête nicht bloß Vertreter der Regierung und der nächstbeteiligten Interessenten, das ist der Handels- und Gewerbekammer und der Stadtgemeinde Triest selbst, sondern auch noch Nautiker, und zwar teils Kapitäne, welche großen Schiffahrtsunternehmungen angehören, teils Vertreter der kleinen Schiffahrtsunternehmungen geladen werden, so glaube ich nur pflichtgemäß gehandelt zu haben. Es handelt sich um eine Auslage von 90 Millionen Kronen und da mußte ich vor allem die Überzeugung haben, daß diese 90 Millionen Kronen unter den gegebenen Verhältnissen am besten angewendet werden. Ich speziell war von allem Anfange an ein Anhänger des Projektes von Zaule; bei der ersten Verhandlung habe ich sofort diese Frage zur Diskussion gestellt und gesagt, bevor man überhaupt über die Bedeckung spricht, muß man sich darüber klar werden, wo der Hafen am zweckmäßigsten angelegt werden kann. Ebenso, wie ich damals ein Anhänger des Zauleprojektes war, bin ich heute ein warmer Vertreter der jetzigen Hafenanlage von S. Andrea. Die Verhandlungen in Triest haben mir die Überzeugung verschafft, daß unter Berücksichtigung aller hier in Betracht kommenden Verhältnisse, unter Berücksichtigung der Interessen der Industrie und des Handels, der lokalen Lage Triests und der Lage des alten Hafens, den wir jetzt haben, kein anderer Ort möglich ist, als die Bucht von S. Andrea selbst.

Also ich wiederhole nochmals: So sehr ich früher ein Anhänger des Projektes Zaule war, so sehr bin ich jetzt ein Anhänger des Hafenprojektes S. Andrea.

Was die Frage der Reduktion des Projektes anbelangt, so war darin ein leiser Vorwurf für das Finanzministerium gelegen, daß ich vielleicht nicht so sehr die Interessen des Staates hier gewahrt habe, als es meine Pflicht gewesen wäre.

Ich muß aber offen gestehen, ich habe nicht den Mut gefunden, bei einer so wichtigen Frage, wie diejenige, um die es sich hier handelt, den fiskalischen Standpunkt allzu sehr in den Vordergrund zu rücken. Ich will nicht zu den Ziffern der Statistik greifen. Mit diesen kann man ja bekanntlich — es sitzt ja kein Statistiker hier — sehr viel beweisen.

Ich habe mich an die Tatsache gehalten, daß der jetzige Porto Nuovo und die Hafenanlage in Triest unbedingt zu klein sind. Wir haben heute wieder die Meldung erhalten, daß ein paar Schiffe draußen liegen und einige Tage werden warten müssen, bis sie zur Löschung gelangen. Wenn das nur ein paar Stunden dauert, so ist dies meines Erachtens ein außerordentlicher Nachteil für den Hafen. Bei einem großen Ozeandampfer kostet ein solches Draußenliegen eines Schiffes, wie mir gesagt wurde, täglich 3000 bis 4000 Mark. Wenn man nimmt, daß solche Schiffe mitunter drei bis vier Tage, ja manchmal acht Tage draußen liegen müssen, so ist das ein so kolossaler Kapitalsverlust und es ist klar, daß darunter der Verkehr und das Renommee eines Hafens schwer leiden müssen.

Als der Staat seinerzeit die Lagerhäuser in Triest übernommen hat, waren sie fast leer. Der Verkehr im Hafen war ein sehr geringer; nach einer kurzen Spanne Zeit jedoch waren sie schon überfüllt. Wir hatten keinen Platz mehr. Es ist vorgekommen, daß wichtige Güter im Freien liegen mußten, daß sie mit großen Kosten von den Hangars in die Magazine umgeladen werden mußten. Wenn es jetzt schon vorkommt, daß Schiffe tagelang draußen liegen müssen, so beweist dies, daß der jetzige Hafen unbedingt zu klein ist. Man muß also schon, um den jetzigen Verkehr zu bedienen, eine bedeutend größere Anlage bauen.

Es ist allerdings richtig, daß, wenn man nicht zu optimistisch ist, die Frage aufgeworfen werden kann, ob nicht das jetzige Projekt für absehbare Zeit zu groß ist.

Ich habe mir diese Frage auch vorgelegt, bin aber zu dem Resultate gekommen, daß es nicht zweckmäßig ist, wie wir es bis jetzt leider getan haben, mit Stück- und Flickwerk vorzugehen. Erstens kostet das immer bedeutend mehr und dann kommt man immer zu spät. Daß bis jetzt in Triest immer stückweise gebaut wurde, hat große Nachteile nach sich gezogen. Es ist unbedingt notwendig, daß die Regierung endlich sich einen Generalplan schaffe und denselben sukzessive durchführe.

Ich möchte noch darauf hinweisen, daß gerade in der letzten Zeit eben im Hinblicke auf den zu gewärtigenden Verkehrszuwachs in allen Häfen Europas ganz bedeutende Summen investiert werden, um diese Häfen auszubauen. Ich bin vor kurzem von einer Reise zurückgekehrt, auf der ich Hamburg, Bremen, Havre, die belgischen, die holländischen Häfen sowie Liverpool gesehen habe. Alle diese Häfen haben kolossale Summen investiert, um den Verkehrszuwachs aufzunehmen und die Konkurrenz aus dem Felde zu schlagen. Es ist nicht zweckmäßig, daß die österreichische Regierung bei dem einzigen Hafen, den wir besitzen, Triest, einen kleinlichen fiskalischen Maßstab anlege.

Allerdings muß ich offen gestehen, daß ich, als es sich um die Frage handelte, ob der Hafen, den wir jetzt planen, nicht zu groß sein werde, mir kein rechtes Urteil bilden konnte. Einerseits hieß es, in 10, 15 Jahren wird der Verkehr unbedingt so bedeutend steigen, daß wir diesen großen Hafen brauchen werden, auf der anderen Seite hört man entgegengesetzte Meinungen.

Ich habe damals in Triest, um mein finanzielles Gewissen zu beruhigen, den Antrag gestellt, man möge in Erwägung ziehen, ob es nicht zweckmäßig wäre, unter Genehmigung des gesamten Programmes — ich muß betonen, es handelt sich um keine Reduktion des gesamten Programmes — die Durchführung vielleicht auf zwei Bauperioden zu verteilen. Meine Anschauung geht dahin, daß es genügen würde, in der

Digitized by Google

ersten Bauperiode die Moli V und VI, die dazwischenliegende Riva und vielleicht noch ein Stück der nächsten Riva herzustellen, das verbleibende Rivenstück und den Molo VII aber der Zukunft vorzubehalten. Ich glaube auch, daß es aus verschiedenen Gründen vielleicht zweckmäßig wäre, die Bauaktion selbst in die zwei bezeichneten Perioden zu teilen.

Für obige Anschauung sprechen zunächst finanzielle Gründe. Ich bin auch heute noch trotz gegenteiliger Gutachten der Anschauung, daß wir auf diese Weise billiger bauen werden. Wir werden nicht so überhastet zu bauen brauchen, als wenn das Ganze in einem Guß hergestellt werden soll.

Die Einhaltung eines langsameren Bautempos würde auch im Interesse der Solidität des Baues liegen. Ich bin nicht Techniker, aber ich kann mich des Eindruckes nicht entschlagen, daß bei so rascher Bauführung die Gefahr besteht, daß, wenn der Bau fertig ist und wir die Hochbauten darauf stellen wollen, das Ganze sich setzt und wir dann vielleicht noch viel längere Zeit brauchen, als wenn wir sukzessive bauen.

Ich betone nochmals, eine Reduktion des Programmes halte ich nicht für zweckmäßig. Aber andererseits ist es meine persönliche Anschauung, daß es zweckmäßig wäre, den Bau selbst in zwei Perioden derart durchzuführen, daß wir in der ersten Periode die zwei ersten Moli und die dazwischen liegende Riva bauen und wenn sich dann, wie wir alle hoffen, der Verkehr weiter ausgestaltet, dann an den Bau des dritten Molos und der zweiten Riva schreiten.

Sektionsrat Dr. **Karmiński**: Mit Bezug auf die einleitenden Bemerkungen des Herrn Abgeordneten Dr. Kolischer bitte ich, mir zu gestatten, festzustellen, daß es nicht berechtigt wäre, dem Handelsministerium einen Vorwurf daraus zu machen, daß sich der Industrierat mit der Begutachtung der Hafenprojekte in Triest befasse. Sowohl jener Antrag, welcher bereits Gegenstand des Beschlusses des Plenums vom 26. Jänner 1903 war, wie auch jene Anträge, die den Gegenstand der Beratung in den letzten drei Sitzungen des Subkomitees bildeten, sind Initiativanträge von Mitgliedern. Nicht das Handelsministerium also war es, welches dem Industrierate diese Begutachtung zugemutet hat, sondern das Komitee wie das Plenum haben selbst beschlossen, über diese Frage, soweit sie den Wirkungskreis des Industrierates berührt, ein Gutachten abzugeben. Die Einschränkung, welche Herr Abgeordneter Dr. Kolischer in Bezug auf die Materien gewünscht hat, liegt also vollständig in der Hand der Herren selbst.

Weiters sei mir die Bemerkung gestattet, daß das Bureau des Industrierates bei pflichtgemäßer Ausführung der Beschlüsse der Abteilungen und Vorberatungsausschüsse des Industrierates — vorbehaltlich der Genehmigung Seiner Exzellenz des Herrn Handelsministers — es sich angelegen sein läßt, bei Vorbereitung des für die Beratung erwünschten Materials auf die möglichst vollständige und zuverlässige Information der Komitees Bedacht zu nehmen. Es ist auch vom Industrierate immer festgehalten worden, daß es die berufenen Sachverständigen sind, die er in jeder Frage in erster Reihe hören will und auf deren Urteil er das größte Gewicht legt. Es ist ja dabei jedem einzelnen Herrn unbenommen, sich sein eigenes Urteil wie immer zu bilden und sich durch die Sachverständigenbefunde auch nicht belehren zu lassen. Aber jedenfalls entspricht es der Übung und den Aufgaben des Industrierates, bei sich allenfalls ergebenden fachlichen Zweifeln und Bedenken nicht diejenigen zu befragen, welche die Sache nicht verstehen, sondern diejenigen, die berufsmäßig in der Lage sind, ein positives Urteil abzugeben und jedes solche Urteil mit dem fachlichen Prestige ihres Namens vertreten.

Da ich beim Worte bin, bitte ich um die Erlaubnis, aus dem zugewachsenen heutigen Einlaufe einiges zur Kenntnis zu bringen.

Herr kaiserlicher Rat Schweiger hat im Anschlusse an seine Ausführungen dem Bureau eine Zuschrift des österreichischen Lloyd mitgeteilt, welche dem Protokolle beigefügt werden wird. Es dürfte aber gerade angesichts der Ausführungen des Herrn kaiserlichen Rates Schweiger die Herren interessieren — vielleicht ist dies dem Herrn kaiserlichen Rat Schweiger entgangen — daß es in dieser Zuschrift des österreichischen Lloyd mit Bezug auf den empfindlichen Mangel an Anlegestellen heißt *(liest)*:

„ . . . . um einen Fall anzuführen, diene, daß die vor einigen Tagen aus Indien eingelaufene „Persia" drei Tage warten mußte, bevor eine Anlegestelle frei wurde, dann aber bei einem noch mit der von dem Vorgänger gelöschten Ladung gefüllten Hangar stand, so daß mit der Löschung kaum am vierten Tage begonnen wurde."

Soeben gelangte ferner an das Bureau des Industrierates folgende Depesche *(liest)*:

„Mit Bezugnahme auf unsere Denkschrift lenken wir Aufmerksamkeit Industrierates auf ein Ereignis, welches beweist, daß unsere nautischen Bedenken gegen Projekt S. Andrea vollständig gerechtfertigt sind. Vergangenen Samstag haben wir in Triest Unwetter von Südwest gehabt. Die sehr starke See beschädigte Ufer und Dämme, niederwarf Mauern, wegschwemmte viel Kohle, brach die Türen der Hangars im alten durch den Wellenbrecher geschützten Hafen, eindrang in Magazine, verursachte bedeutenden Schaden an Kaffee und anderen Waren, riß die Ketten der Dampfer „Pelagosa" und „Audax" der Seebehörde, des „Kalman" der Adria, des „Wurmbrand" vom Lloyd, des „Arsa" der Istria-Trieste, dieselben Gefahr aussetzend, beschädigte erheblich die schon begonnenen Hafenarbeiten in S. Andrea, ebenso das Ufer des Lloydarsenals, Stabilimento tecnico, der Ölfabrik, alle in S. Andrea. In

Digitized by Google

den heutigen Zeitungen wird man weitere Details erfahren. Wenn die See so große Schäden im alten Hafen und hinter der Wehr des alten Wellenbrechers gemacht hat, welche ungeheuere Schäden werden ähnliche Wetter in der ungeschützten Zone von S. Andrea, der dem Südwestwinde am meisten ausgesetzten, hervorrufen. Dies ist ein ernstes Beispiel der Schäden, welche unsere Marine, unsere Schiffe, die Magazine, die Waren, die Hafenwerke in S. Andrea häufig erleiden werden. Wir bitten dieses Ereignis in ernste Berücksichtigung zu ziehen, das eine Mahnung der Vorsehung ist, keine in der Zukunft irreparablen schweren Fehler zu begehen.

Die Schiffsrheder Triests und des Küstenlandes, auch für die Lussins und Ragusas."

Experte k. u. k. Korvettenkapitän **Sellner**: Aus diesem Telegramm ersehen wir, daß der Schiffsschaden, so weit wir ihn flüchtig übersehen können, gerade an jenen Stellen des Hafens geschehen ist, wo derselbe eines Seeschutzes entbehrt. Triest entbehrt des Seeschutzes im alten Hafen von den neuen Hafenanlagen bis zum Leuchtturme, so daß in dieser Ausdehnung, wenn Seewinde eintreten, selbstverständlich der freie Seegang vollkommen Zutritt zu den alten Hafenanlagen hat.

Wir entnehmen auch aus dem Telegramme, daß Schäden im Freigebiet von Triest entstanden sind, dies sind jedoch keine Schäden an Schiffen. Zu diesen Schäden kann ich nur bemerken, daß sie — obwohl ich über den Sachverhalt nicht orientiert bin, nachdem ich Triest Samstag früh verlassen habe — nicht so eminent sein können. Denn dort liegt ja der Wellenbrecher und die See müßte über denselben hinüber. Wenn dieser wirklich den Schaden angestellt hat, so ist eben der Wellenbrecher nicht hoch genug.

Das Telegramm dokumentiert nur, daß bei der neuen Hafenanlage Wellenbrecher geschaffen werden müssen; würden diese schon existieren, so wäre an den industriellen Etablissements in der Bucht von Muggia kein Schaden entstanden. Dieses Telegramm und das Unwetter, über das berichtet wird, schlagen gerade die Denkschrift, welche sagt, daß die Wellenbrecher nicht notwendig und gefährlich sind.

Experte nautischer Inspektor **Jülg**: Ich möchte den Ausführungen des Herrn Korvettenkapitäns Sellner noch hinzufügen, daß dieser Fall in meinem Gutachten auf Seite 6 und 7 erwähnt und näher ausgeführt ist, indem es dort heißt:

„Wenn nun in der Denkschrift weiters behauptet wird, daß die Zone vom Leuchtturm bis zum Lloydarsenale am meisten der See aus dem dritten Quadranten (Süd bis West) ausgesetzt ist, so mag dem entgegnet werden, daß auch die anderen Teile der Bucht von Muggia keineswegs vor dem Seegang aus westlicher Richtung geschützt sind. Wir sehen zum Beispiel, daß das Lloydarsenal sich durch einen eigenen Molo gegen den Seegang aus dieser Richtung zwecks ungestörter Aufrechterhaltung seines Betriebes schützen mußte, wir sehen den Molo im Petroleumhafen von S. Sabba den gleichen Zweck verfolgen. Wir müssen bedenken, daß die ganze, von Westsüdwest bis Norden offene Bucht von Muggia, welche ein Dreieck mit der Spitze in Zaule bildet, den Winden aus diesen Richtungen ausgesetzt ist und der im hinterliegenden Seeraume durch den Wind erzeugte Seegang voll und ganz an der Basis des Dreieckes in die Bucht von Muggia eindringt, wodurch naturgemäß auch im Innern der Bucht ein unangenehmer, durch Rückprall und Interferenz noch vermehrter, stoßender Seegang erzeugt wird. In der Tat erwähnt auch die von mir angeführte nautische Literatur, daß die von Südwest bis Nordwest einfallenden, wenngleich selten auftretenden Stürme an der ganzen Küste und auch im Golfe von Triest einen sehr starken Seegang erzeugen und daß die Bucht von Muggia gegen alle westlichen Winde keinen Schutz bietet. Im keilförmigen Charakter der Bucht liegt ja wohl die Erklärung für diese Erscheinung, namentlich in Betreff des Seeganges.

Ist es nun für die ungestörten Betriebsverhältnisse, die Ladeoperationen, den Magazinsverkehr, die Warenzustreifung, die Krahntätigkeit, endlich für die Schiffssicherheit von hohem Werte, daß all dies an jenem Küstenpunkte vor sich gehen kann, wo die geringste Störung durch die weitaus überwiegenden Winde stürmischen Charakters — Bora-Verhältnis 98·2 Prozent aller Stürme — befürchtet werden darf, da der hier gewählte Hafenplatz der relativ weit aus sicherste in dieser Hinsicht ist, so fällt anderseits in die Wagschale, daß gegen die Minderheit der Stürme — Südwest- und Westverhältnis 1·8 Prozent aller Stürme — auch kein anderer Punkt der Bucht von Muggia ein wesentlich besseres Schutzgebiet darstellt. Und selbst wenn dies der Fall wäre, und zum Beispiel Zaule statt 1·8 Prozent nur 0·9 Prozent Sturm aus Südwest oder West zu fühlen bekäme, würde dies dann einen derartigen Vorteil bedeuten, daß man dafür leichten Herzens die anderen schwer wiegenden Nachteile kommerzieller und eisenbahntechnischer Natur, welche alle von Zaule abraten, mit in den Kauf nehmen könnte? Meiner Meinung gewiß nicht!"

Ich habe schon früher gesagt, daß man in Triest keinen idealen Hafen schaffen kann, sondern daß man sich den gegebenen Verhältnissen anpassen muß. In der Depesche sind Schäden am Dampfer „Wurmbrand" angeführt. Dieser liegt am Molo San Carlo; weiters sind Schäden bei der „Pelagosa" und beim „Audax" angegeben. Diese beiden Dampfer liegen unmittelbar vor dem Gebäude der Seebehörde und am Molo Sartorio. Die Beschädigungen dieser drei Schiffe haben in einer Zone stattgefunden, die

Digitized by Google

keinen Schutz gegen die Richtung Südwest oder West hat. Der vierte Fall betrifft den Dampfer „Kalman". Dieser hielt am Molo IV gerade am Rande der Freihafenzone. Es werden unter allen Verhältnissen bei starken Stürmen immer Schäden vorkommen, wenn auch Wellenbrecher vorhanden sind. Der eine oder der andere Schaden wird sich bei plötzlich auftretenden Böen, wie es diese Böe war, die ganz unvorhergesehen eingebrochen ist, immer ereignen. Der Schade muß aber nicht so groß gewesen sein, wie er in dem Telegramm dargestellt wird. Es handelt sich um das Reißen einer Kette oder einer Vertäuung, das sind Sachen, die ja doch öfter vorkommen. Immerhin werden die Wellenbrecher uns den möglichsten Schutz gewähren. Auch in der Bucht von Zaule ist es notwendig, einen Wellenbrecher zu haben, der die Bucht von der westlichen Seite schützt.

Ich glaube daher, daß gerade dieses Telegramm uns beweist, daß wir um so mehr darauf sehen müssen, daß wir unseren Hafen vor diesen unangenehmen Gästen aus West und Südwest schützen, daß das Telegramm sohin eher ein Beweis pro als contra ist.

Mitglied Ritter v. **Hütterott:** Anknüpfend an das verlesene Telegramm möchte ich feststellen, daß dasselbe nur zeigt, daß man Wellenbrecher absolut haben müsse, und daß sie nicht die Gefahr bilden werden, von welchen die Denkschrift der Rheder spricht, haben wir aus den fachlichen Ausführungen der Herren Korvettenkapitän Sellner und Inspektor Jülg gehört.

Nachdem diese Denkschrift in der Sitzung vom 18. November vollinhaltlich verlesen worden ist und zum Gegenstande eingehender Erörterung gemacht wurde, was daraus ersichtlich ist, daß alle Herren Vorredner immer wieder darauf zurückgegriffen haben, möchte ich meinen, daß auch das dritte der eingelangten fachmännischen Voten vollständig verlesen werde. Wir haben vom Standpunkte der Kriegsmarine seitens des Herrn Korvettenkapitäns gehört, daß die nautischen Angriffe der Denkschrift unberechtigt sind, wir haben dasselbe vom Herrn Inspektor Jülg gehört. Wir haben nun auch ein Gutachten, welches aus Kreisen stammt, die im praktischen Leben stehen, mit den größten Dampfern ein- und auslaufen, und zumindest gewiß ebenso gehört und beachtet zu werden verdienen, wie die Denkschrift, welche diese Angriffe vorbringt. Ich möchte also bitten, die Äußerung der 21 Kapitäne der größten Lloyddampfer vollständig vorlesen zu lassen. *(Rufe: Die Äußerung liegt ja gedruckt vor; wir haben sie alle bekommen! — Kommerzialrat Singer: Wir sind ja keine Analphabeten!)*

Ich möchte noch konstatieren, daß sich die Zahl derer mehrt, welche aus ursprünglichen Anhängern des Hafens von Zaule zu Anhängern des Hafens von S. Andrea geworden sind. Ich konstatiere dies mit großer Genugtuung, denn ich war von Anfang an ein Anhänger des Hafens von S. Andrea und kann mich nur freuen, daß die Gegner sich nach und nach überzeugt haben, daß dies der einzig richtige Hafen ist. Ob eine Verkleinerung des Hafenprojektes praktisch wäre, wird in erster Linie davon abhängen, welche Ersparnis dadurch erzielt wird; es wäre interessant zu hören, wie viel erspart würde, wenn man den Molo VII fortläßt. *(Sektionsrat Dr. Karminski: Das ist in der den Herren gedruckt vorliegenden Äußerung mit 10 Millionen Kronen beziffert!)*.

Ich glaube, daß die zu erzielende Ersparnis nicht groß genug ist, um eine Reduzierung des Hafenbauprojektes als vorteilhaft oder zweckmäßig erscheinen zu lassen. Denn die Gefahr, daß eine kleine Hafenanlage den Bedürfnissen nicht entsprechen wird, ist sehr groß und wenn dann über Hals und Kopf eine Vergrößerung vorgenommen werden wird, wird die Vergrößerung viel mehr kosten, als jetzt erspart wird, zumal wenn man berücksichtigt, daß die gesamten Maschinerien, Baggerparks u. s. w. neu angeschafft werden müssen.

Vorsitzender: Herr v. Hütterott hat den Antrag gestellt, die eingelangte Äußerung der Herren Lloydkapitäne vollständig zu verlesen.

Diese Äußerung ist uns gestern expreß zugekommen, wir haben von derselben mit großem Interesse sofort Kenntnis genommen und haben sie vor unseren Augen. Wir haben auch aus den Ausführungen der beiden erschienenen Herren Nautiker konstatiert, daß diese Gutachten in der Widerlegung der nautischen Einwendungen übereinstimmen. Ich möchte also an die Herren die Frage richten, ob die Verlesung im Sinne des Antrages Hütterott gleichwohl noch gewünscht wird oder nicht. Diejenigen Herren, welche die Verlesung wünschen, wollen die Hand erheben. *(Nach Abstimmung.)* Der Antrag auf Verlesung ist mit allen Stimmen gegen eine abgelehnt.

Wir fahren in der Debatte fort. Das Wort hat Herr Economo.

Mitglied **Economo:** Über die Frage, wo wir den Hafen bauen werden, sind wir, glaube ich, heute alle im Klaren, wir haben uns mehr oder weniger alle schon für den Hafen von S. Andrea ausgesprochen.

Von allen Seiten sind die Bedenken in nautischer, technischer und kommerzieller Hinsicht heute schon widerlegt worden und ich glaube, wir können mit Beruhigung an den Bau des Hafens von S. Andrea schreiten. Ich möchte nur einiges aus den Äußerungen des Herrn Schweiger, was die Herren jedenfalls beeinflußt hat, widerlegen. Herr Schweiger behauptet hauptsächlich, daß die Hafenanlage beiweitem zu groß sein wird. Ich muß sofort sagen, daß es sich

in diesem Falle nicht um das Zuviel, sondern höchstens um das Zuwenig handelt, ganz besonders handelt es sich um die Riven und Moli; denn alle, sowohl Gegner des Projektes von S. Andrea als auch Anhänger waren bisher der Überzeugung, daß die Ausdehnung bei S. Andrea eine zu geringe sei, sogar die Ansicht des kaiserlichen Rates Schweiger und des Fachmannes, den er zitierte, war dies. Diejenigen, welche so kräftig für Zaule eintreten und uns mit Telegrammen bestürmen, führen als Hauptmotiv aus, daß der Hafen in S. Andrea nicht ausdehnungsfähig sein wird. Auch ich ging seinerzeit von der Befürchtung aus, daß der Hafen von S. Andrea nicht groß genug sein würde.

Herr Schweiger hat die Angaben des Herrn Referenten durch die Angaben bestritten, welche in der Publikation des Industrierates über die verschiedenen Häfen enthalten sind. Er hatte aber übersehen, daß die Quadratmeter gar keine Rolle spielen, daß für einen Hafen die Riven und Moli es sind, welche die hauptsächliche Rolle spielen. Und da hätte Herr Schweiger in demselben vom Bureau des Industrierates herausgegebenen Werke entdecken können, daß in Marseille 13.000 bis 14.000 Meter Riven sind, während wir in Triest jetzt 4 Tausend und einige Hundert Meter haben und in Zukunft kaum 8000 Meter haben werden. Das ist in Betracht zu ziehen und nicht die Quadratmeter. Denn die Quadratmeter brauchen Sie nicht einzig und allein zum Löschen der Schiffe, sondern um Magazine und Hangars viel besser anzulegen als jetzt. In unserem jetzigen Hafen sind die Magazine und Hangars nicht gut angelegt, sie haben mehrere Stockwerke, was die Spesen bedeutend erhöht, indem man mit dem Lift hinaufziehen muß.

Wenn Sie einfach kalkulieren, wie viele Tonnen zuwachsen werden und das pro Quadratmeter limitieren wollen, sehen Sie für alle unvorhergesehenen Fälle nicht vor. Was mich in den Bemerkungen des Herrn Schweiger besonders stutzig gemacht hat, ist, daß er selbst in dem Antrage, den er seinerzeit gestellt hat, ganz besonders auf diesen Umstand aufmerksam gemacht hat. Er hat seinerzeit geschrieben:

„Soll Triest aufhören bloßer Transitplatz zu bleiben und, wie es eigentlich einem Hafen gebührt, auch ein Stapel- und Lagerplatz für Massenartikel werden, so müssen große und billige Räumlichkeiten für Einlagerung der Güter vorhanden sein. Will man die Getreidetransporte für die Schweiz und Süddeutschland von Venedig und Genua ablenken, um der Tauernbahn Frachten zuzuführen, so wird der Bau von Elevatoren nötig, wie sie in jenen Häfen vorgesehen sind und Elevatoren beanspruchen bekanntlich einen großen Raum neben den Anlegeplätzen. Getreidetransporte können überdies auch für Österreich in Zeiten knapper Ernten oder bei sonstigen unvorhergesehenen Umständen erforderlich werden."

Später hat er hinzugefügt:

„Diese neuen Bauten würden im besten Falle auch nur für den momentanen Bedarf genügen, keinesfalls aber würden sie für einen noch weiter gesteigerten Verkehr ausreichen. Der Raum am Lande für Lagerhäuser ist ungemein beschränkt und kaum erweiterungsfähig," und schließlich sagt er in seinem Antrage:

„In S. Andrea endet die Staatsbahn. Auch der Terminus der Tauernbahn ist dort projektiert. Man halte sich also vor Augen, welch großen Raum Eisenbahntermini, Hangars, Elevatoren, Magazine ꝛc. beanspruchen und man untersuche nun genau, ob dieses Terrain tatsächlich vorhanden ist, und zwar nicht nur für die nächsten fünf Jahre, sondern für die nächsten fünfzig Jahre."

Der Herr kaiserliche Rat Schweiger hat uns allen ans Herz gelegt, wir möchten untersuchen, was für die nächsten fünfzig Jahre zu geschehen habe und nicht für die nächsten zwanzig Jahre.

Abgesehen von diesen Ausführungen bitte ich die Herren, die Berechnungen, welche uns von der Seebehörde zur Verfügung gestellt worden sind, ein bißchen anzusehen und Sie werden sehen, daß der Quadratmeter gar keine Rolle spielt. Im ersten Projekte, wo die vergleichenden Kosten bezüglich S. Andrea aufgestellt sind, sind die Einheitsziffern nicht angegeben, wahrscheinlich aus dem Grunde, damit diejenigen, die für den Hafenbau konkurrieren werden, nicht daraus Schlüsse ziehen können. Bei den übrigen Hafenanlagen sind diese Ziffern aber vorhanden; bei Servola sollen die Riven 15,840.000 K, die Moli 24,468.750 K, die Wellenbrecher zirka 4·5 Millionen Kronen kosten, zusammen 45 bis 46 Millionen Kronen; dagegen die ganze Anschüttung in Servola, welche eine doppelt so große ist, wie in S. Andrea, nur 11 Millionen und bei Zaule haben Sie für die Riven 46 Millionen, für die Moli 5 Millionen und für die ganze Anschüttung nur 3 Millionen. Sie sehen also, daß die eigentliche Anschüttung gar keine bedeutende Rolle spielt. Was Geld kostet, ist der Ausbau der Riven und der Moli.

Herr Schweiger meint, daß die Industrie in Triest in Zukunft vielleicht nicht entwicklungsfähig sein wird. Wir in Triest hoffen, daß unsere Industrie sich in Zukunft stark entwickeln wird. Sie ist bis heute ziemlich zurückgeblieben. Infolge der neuen Handelsverträge, der neuen Zollpolitik, der neuen Tarife, des billigeren Transportes nach Triest hoffen wir, wird die Industrie in Triest ihr Auskommen finden. Beweis dessen, daß man nur darauf wartet, daß die Handelsverträge abgeschlossen oder die projektierten zukünftigen Zölle genehmigt werden, damit Industrien entstehen, sind vorläufig drei bis vier Projekte wegen neuer Industrien in Triest, wovon einige sogar ziemlich groß sind. Bei zwei dieser Projekte handelt es sich um ungefähr fünf Millionen, bei den anderen um etwa zweieinhalb Millionen.

Digitized by Google

Was die Frage der Wellenbrecher betrifft, so sind die Meinungen so verschieden, daß man sich schwer ein Urteil bilden kann. Die Herren von der Seebehörde geben zu, daß bei dem Molo unten bei S. Sabba die Schiffe bei der Ausladung nicht behindert sind. Wenn anderseits wieder gesagt wird, daß die Wellenbrecher notwendig sind, so ist das kein Gegensatz. Denn, wenn Sie das Gutachten des Herrn Inspektors Jülg lesen, so werden Sie finden, daß gerade bei der Errichtung des Molo bei S. Sabba gegen Südwestwinde die Schiffe dort gut manipulieren können, während nach den Alternativregierungsprojekten für S. Andrea und Zaule die Moli ganz andere Richtungen hätten, so daß gerade dem Südwestwinde die Schiffe dort eher ausgesetzt wären. Ich kann also nicht umhin, die Herren neuerdings inständigst zu bitten, nicht an eine Verkleinerung der Hafenanlage zu denken, weil die Restringierung in der Anzahl der Quadratmeter nur eine ungemein kleine Ersparnis darstellt, andrerseits aber für den zukünftigen Handel von enormem Schaden sein könnte.

Ich möchte daher folgenden Antrag stellen:

„Das Subkomitee des Industrierates hat das Regierungsprojekt des in der Bucht von Muggia bei S. Andrea auszubauenden neuen Hafens samt Beilagen und samt allen Gutachten der Regierungsfaktoren der Eisenbahn- und Lagerhausverwaltungen, der k. u. k. Kriegsmarine, der technischen Autoritäten, des größten Teiles der Handelsmarine, der Triester Handels- und Gewerbekammer, des Munizipiums der Stadt Triest einer genauen Prüfung unterzogen, ebenso wie sämtliche Alternativprojekte und Gegenprojekte, und ist zu dem Entschlusse gekommen, daß das von der k. k. Regierung vorgelegte Projekt eines Hafens bei S. Andrea unter den gegebenen Verhältnissen das denkbar beste ist. Das Subkomitee empfiehlt dem Industrierate daher das Regierungsprojekt gutzuheißen und der hohen Regierung angelegentlichst zu empfehlen, das Projekt in seinem vollen Umfange ohne weitere Verzögerung dem Parlamente vorzulegen.

Um die Entwicklung der Industrie in der Zukunft zu ermöglichen, erachtet das Subkomitee, es sei zu empfehlen, in Zaule einen Molo zu bauen und die Bahnverbindung bis dahin auszudehnen."

Mitglied Reichsratsabgeordneter Hofrat Ritter v. **Vukovič**: Ich beantrage Schluß der Debatte.

Vorsitzender: Es ist Schluß der Debatte beantragt. Diejenigen Herren, welche dem zustimmen, wollen die Hand erheben. *(Geschieht.)* Schluß der Debatte ist angenommen. Seine Exzellenz der Herr Handelsminister hat das Wort.

Seine Exzellenz Handelsminister Freiherr v. **Call**: Ich möchte der Vollständigkeit wegen, ehe Sie zur Beschlußfassung schreiten, noch erwähnen, daß mir gestern eine Eingabe der Holzhändler von Triest zugekommen ist, in der die Besorgnis ausgesprochen wird, die Verlegung des Holzlagerplatzes vom Molo S. Teresa nach Muggia würde eine schwere Schädigung des Triester Holzhandels bedeuten. Ich glaube, daß das verehrte Subkomitee auf diese Eingabe jetzt einzugehen wohl nicht in der Lage sein wird Einmal aus dem formalen Grunde, weil sie so spät an das Handelsministerium geleitet wurde; dann aber aus dem sachlichen und wichtigeren Grunde, daß diese Bedenken seinerzeit schon in Triest bei der kommissionellen Beratung über die neuen Hafenanlagen angemeldet worden sind und ich ferner von meinem Standpunkte aus diese Besorgnis nicht für begründet ansehe, insoferne als ja dem Holzhandel durch die Erbauung einer eigenen Anlegestelle Vorteile geboten werden, über welche er derzeit nicht verfügt.

Wenn ich auf die bisher durchgeführte Debatte zurückblicke, so kann ich wohl mit Befriedigung konstatieren, daß die Ansichten der verehrten Herren sich wesentlich geklärt und viele ehemalige Anhänger des Projektes von Zaule, wie schon bemerkt wurde, zu Anhängern des derzeitigen Projektes von S. Andrea sich bekehrt haben. Ich kann sagen, daß die Regierung der großen Verantwortung, die sie bei dieser Angelegenheit zu übernehmen haben wird, sich voll bewußt ist, ebenso daß ich bestrebt sein werde, meinerseits der von vielen Herren ausgesprochenen Anschauung Rechnung zu tragen, daß es eine unbedingte Notwendigkeit ist, daß bis zu dem Zeitpunkte, wo die Tauernbahn ihren Effekt leistet, auch für die entsprechenden Hafenanlagen, Moli u. s. w. in Triest Sorge getragen sei, nachdem es ja, wie der richtige Ausdruck gewählt wurde, geradezu eine Katastrophe bedeuten würde, wenn der erwartete Frachtzuwachs dann nicht die Möglichkeit eines entsprechenden Abtransportes zur See hätte oder wenn die heute schon in so hohem Grade vorhandene Unzulänglichkeit der Triester Hafenanlagen in einer Weise potenziert würde, die geradezu unerträglich wäre. Tatsache ist, daß in wiederholten Fällen Schiffe in Triest tagelang warten mußten, ehe sie an die Löschung schreiten konnten und das daraus Schäden entstanden sind, nicht nur für die Rheder und für die Empfänger der Waren, sondern daß diese zu einer Art Diskreditierung des Hafens von Triest führen, so daß jene Interessenten, die auf die termingemäße Ablieferung der Waren angewiesen waren, gezwungen wurden, sich andere Verkehrswege zu wählen.

Anderseits wird ja die Regierung bei Festhaltung des Prinzipes der rechtzeitigen Fertigstellung der Arbeiten, wie ich nicht erst zu versichern brauche, auch die sehr wichtige Frage der möglichsten Sparsamkeit bei der Ausführung der Arbeiten sich vor Augen halten. In dieser Richtung möchte ich wohl darauf verweisen, daß gerade die Art und Weise der Arbeiten die Möglichkeit bietet, hier eine durch die

Digitized by Google

Verhältnisse gestattete Scheidung vorzunehmen. Es wird sich einerseits um die Anlage der Riven und Moli handeln, und da glaube ich, daß der Herr Vertreter des Finanzministeriums mit Recht bemerkt hat, daß die Ersparnis, die durch eine Hinausschiebung oder Teilung dieser Arbeiten erzielt werden könnte, vielleicht eine trügerische ist, daß eine spätere Vollendung der geplanten Anlagen mehr kosten würde, als die Ersparnis ausmacht, die man bei vorläufiger Beschränkung auf den allerdringendsten Teil dieser Arbeiten erzielen könnte.

Die zweite sehr wichtige Ausgabspost wird aber die Herstellung der Hangars und Magazine betreffen; in dieser Richtung wird es, glaube ich, sehr wohl möglich sein, gewissermaßen schrittweise nach Maßgabe des eintretenden Bedarfes vorzugehen. Was endlich den Wunsch anbelangt, der von sehr maßgebender Seite geäußert wurde, daß bei Herstellung der Arbeiten speziell die österreichischen Interessenten möglichst berücksichtigt werden, so kann ich dies wohl als selbstverständlich bezeichnen. Gewiß wird es Aufgabe der Regierung sein, bei der eventuellen Vergebung der Arbeiten wie auch, soweit sie in eigener Regie werden geführt werden, dafür Sorge zu tragen, daß in erster Linie die österreichischen Interessenten dabei berücksichtigt werden. *(Beifall.)*

Referent: Seine Exzellenz hat darauf aufmerksam gemacht, daß die Ansichten in Bezug auf die Lage des Hafens wohl nunmehr geklärt sind. Es ist wenn ich richtig verstanden habe, nur Herr Dr Kolischer, welcher noch Zweifel zu hegen scheint, ob die Bucht von Zaule nicht dennoch vorteilhafter sei, als die Anlage bei S. Andrea und der meint, daß die Kosten der Anlagen bei Zaule doch nicht so bestimmt sind, daß man schon einen Beschluß zu Gunsten des einen oder anderen Platzes fassen könnte, daß besonders die Schlammtiefe noch nicht festgestellt sei und daß wir bei S. Andrea auch noch nicht wissen, wie wir diesbezüglich daran seien. Tatsache ist, daß wir bei S. Andrea eine ganz geringe Schlammenge haben. Das ist konstatiert. Für einen solchen schlammfreien Boden ist aber die Berechnung der Kosten sehr leicht durchzuführen. Man braucht nur ein bestimmtes Quantum Material hineinzuwerfen. Wieviel es aber kosten wird, ein unbestimmtes Quantum Material herauszubefördern, wie bei Zaule, das ist ungemein schwer oder gar nicht zu berechnen. Ich verweise darauf, daß zum Beispiel der Molo bei S. Sabba enorme Kosten verursacht und heute noch nicht fest ist. Das ist ein Beispiel für die Bucht von Zaule. Ich glaube, auch Herr Abgeordneter Dr. Kolischer wird sich schließlich als Anhänger von S. Andrea entpuppen, wie die andern Herren es alle getan haben.

Was die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Dr. Kolischer über den Einfluß der Wasserstraßen betrifft, so will ich nicht prophezeien, ich bin auch nicht in der Lage, derartige Berechnungen anzustellen. Aber wer sagt uns, daß nicht einmal auch das Innere unserer Monarchie mit Triest verbunden wird? Möglich wäre es und dann entfallen die Konklusionen des Herrn Dr. Kolischer.

Gegenüber den Ausführungen des Herrn kaiserlichen Rates Schweiger möchte ich vor allem betonen, daß ich in meinem Referate nie Vorwürfe gegen ihn erhoben habe. Ich habe ihm Ziffern entgegengestellt, aber nicht Vorwürfe gemacht, Ziffern, die nicht ich zusammengestellt habe, sondern die von berufener Seite ermittelt sind und mir mitgeteilt wurden, für die ich daher auch die Verantwortung ablehnen und denjenigen übertragen muß, die sie aufgestellt haben.

Die Anschauung des Herrn Schweiger, daß die Fläche des Areals für den Hafen maßgebend sei, ist schon von Herrn Economo ganz treffend widerlegt worden. Besehen sie sich den Plan, der Ihnen vorliegt, rechnen Sie die Lagerhäuser ab, was bleibt für eine Fläche für die Manipulation im Hafen? Ich fürchte sogar, daß die Fläche eher noch zu klein als zu groß ist. Das Hauptmoment aber habe ich auf die Längen der Riven gelegt und die Rivenlänge ist in der gesamten Ausgestaltung dieses Projektes nicht zu groß, sie wird eher zu klein sein. Wie schon Herr Economo gesagt hat, haben wir nicht nur mit 10, 15, 20 Jahren zu rechnen. Die Anlagen sollen länger reichen, wir machen sie nur für 25 Jahre und ich behaupte, daß die Rivenlänge noch nicht groß genug ist. Ich weiß nicht, ob der Zuckerhandel sich ausdehnen, ob er unverändert bleiben oder kleiner werden wird. Aber das steht fest: Österreich muß Zucker exportieren, Österreich wird nicht weniger Rübe bauen. Mir hat gestern noch einer der größten Zuckerfabrikanten gesagt: es ist lächerlich, zu behaupten, daß unser Zuckerexport zurückgeht, wir müssen unseren Zucker hinausbringen, coûte que coûte.

Die Grundlage zu seiner Berechnung basiert Herr Schweiger auf dem Durchschnitte von 1897 bis 1902. Warum sind das aber Boomjahre, warum nicht natürliche Entwicklungsjahre?

Haben wir denn in Österreich schon oft das Schauspiel erlebt, daß die Regierung mehr gegeben hat, als wir verlangt haben? Jetzt, wo sie mit einem großangelegten Plane hervortritt, sollen wir sagen: „Regierung, erdrücke uns nicht mit deiner Güte!" Die Regierung ist in diesem Punkte den Bedürfnissen der österreichischen Volkswirtschaft entgegengekommen. Soll es gar keinen Effekt haben, wenn wir unseren Export ausdehnen, wenn wir unsere Schiffe nach Indien, La Plata, Südafrika gehen lassen? Das muß Effekt haben.

Der Regierungsplan ist den zukünftig zu erwartenden Verhältnissen vollständig angemessen. Wenn aber die Ziffern, welche ich in Bezug auf die Quantitäten, welche auf einen Meter Rivenentwicklung

Digitized by Google

zu rechnen sind, angegeben habe, richtig sind, und die Richtigkeit kann nicht bestritten werden, weil Herr Schweiger genau so wenig Beweise für seine Behauptung hat, dann ist diese Rivenlänge unbedingt notwendig. Da Herr Singer in seinem Antrage, meinen Anschauungen vollständig entsprechend, der Regierung überlassen will, nach Maßgabe des Bedarfes zu bauen, erkläre ich mich mit dem Antrage vollkommen einverstanden. Ich habe keinen Antrag gestellt, sondern nur die Sache dargestellt, wie ich sie verstehe und wie sie, wie ich glaube, die Mehrheit der Mitglieder aufgefaßt hat.

Sektionsrat Dr. **Karmiński** *(bringt den Wortlaut des Antrages Singer nochmals zur Verlesung.)*

Mitglied **Economo**: Ich ziehe meinen Antrag zurück und schließe mich dem Antrage Singer an.

Vorsitzender: Ich bitte jene Herren, welche dem vom Referenten akzeptierten Antrage Singer zustimmen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)*

Ich konstatiere mit Befriedigung, daß der Antrag einstimmig angenommen ist. *(Lebhafter Beifall.)*

Mitglied **Economo**: Nachdem wir unser Votum abgegeben haben und der Gegenstand vielleicht auch nicht mehr vor das Plenum zu kommen braucht, möchte ich noch eine Anregung wiederholen, deren ich schon wiederholt Erwähnung getan habe.

Da beim Ausbau des Hafens von S. Andrea und des Holzlagerplatzes für die Industrie dort kein Platz weiter übrig bleibt und vorauszusehen ist, daß in der Bucht von Zaule eine Industrie sich entwickeln wird, so würde ich der Regierung zur Erwägung empfehlen, dort einen Molo zu bauen und die Bahnverbindung bis nach Zaule auszudehnen.

Vorsitzender: Ein Antrag wird nicht gestellt, die Anregung wird im Protokolle ersichtlich sein.

Der Gegenstand, der uns bisher beschäftigt hat, ist hiemit erledigt. Indem ich dies mit Befriedigung konstatiere, erübrigt mir, im Namen des Subkomitees den Herren Experten, den Organen der Regierung und in erster Linie dem Herrn Referenten für die außerordentliche Mühe, den Fleiß und die Hingabe, womit er sich dieser Arbeit gewidmet hat, den verbindlichsten Dank zu sagen. *(Beifall.)*

Sie haben gewiß in Erinnerung dessen, daß sich im Hafen von Triest zeitweilig Haifische zeigten, schon die Befürchtung gehegt, daß durch diese Frage auch noch eine Seeschlange in den Hafen von Triest gerate. *(Heiterkeit.)* Es scheint mir geradezu ein Unikum in Österreich, daß hier überhaupt Bedenken in der Richtung erhoben wurden, daß ein von der Regierung vorgeschlagenes Projekt zu groß sei. Das ist bisher noch nicht vorgekommen. Bisher wurde den österreichischen Regierungen immer der Vorwurf gemacht, daß sie die Projekte zu kleinlich, zu ängstlich entworfen und in umgekehrter Richtung gefehlt haben.

Ich möchte auch als Obmann mit der Anschauung nicht zurückhalten, daß ich jene Bedenken absolut nicht teile, daß ich die Angst absolut nicht hege, daß die Regierung das Projekt zu groß angelegt habe, ich glaube nicht, daß die notwendige Hafenerweiterung nach dem vorliegenden Regierungsprojekte in zu raschem Tempo durchgeführt wird und daß wir nach Fertigstellung des ganzen Projektes je freie Riven und Moli in Triest haben werden, die nicht benützt werden. *(Lebhafte Zustimmung.)*

Digitized by Google

a) Berechnungen*)

des

Subkomiteemitgliedes Alois Schweiger über den Mehrbedarf an Arbeitsfläche im Triester Hafen auf Grund der statistischen Daten über den Verkehrszuwachs der letzten zwei Dezennien.

A. Außergewöhnliche Entwicklung.

Durchschnitt des Gesamtwarenverkehres der Boomjahre 1897—1902 im Triester Eisenbahnverkehre.

Warenverkehr im Jahre 1897	1,415.922 Tonnen		
„ „ „ 1898	1,527.059 „	+ 111.137 Tonnen	
„ „ „ 1899	1,492.270 „	— 34.789 „	
„ „ „ 1900	1,577.201 „	+ 84.931 „	
„ „ „ 1901	1,562.393 „	— 14.808 „	
„ „ „ 1902	1,660.997 „	+ 102.604 „	
Gesamtzuwachs während dieser 6 Jahre		**249.075** Tonnen	

B. Natürliche Entwicklung.

Durchschnitt des Gesamtwarenverkehres in Triest in den letzten zwei Dezennien.

Gesamtwarenverkehr in den Jahren 1880—1889	1,116.000 Tonnen
„ „ „ „ 1890—1899	1,273.000 „
Steigerung pro Dezennium	157.000 Tonnen
„ „ Jahr	**15.700** Tonnen
Daher voraussichtliche Verkehrssteigerung während 20 Jahren	**314.000** Tonnen.

C. Arbeitsflächen in Quadratmeter.

A. Bisheriges Gesamtareal inklusive der Neubauten im Freihafen zur Bewältigung der bisherigen Gesamtgüterbewegung von annähernd	1,137.570 Tonnen	450.000 m^2
B. Regierungsprojekt plant Zuwachs von		603.000 m^2
C. Tatsächlicher Bedarf für den natürlichen Zuwachs in 20 Jahren von	314.000 Tonnen	120.000 m^2
D. Bedarf für den Verkehrszuwachs durch Transporte der Tauernbahn von zirka	2—300.000 Tonnen	100.000 m^2
Gesamtbedarf an Zuwachs der Arbeitsfläche also		**220.000** m^2
Regierungsprogramm		603.000 m^2
Arealüberfluß		**383.000** m^2
E. Bedarf an Arbeitsfläche für das Mittel der außerordentlichen und gewöhnlichen Entwicklung für 20 Jahre:		
a) Außergewöhnlicher Zuwachs	820.040 Tonnen	
b) natürlicher Zuwachs	314.000 „	
	1,134.040 Tonnen	
Durchschnitt, reiner Zuwachs	567.020 Tonnen	224.293 m^2
Für Tauernbahngüter, wie oben	250.000 „	100.000 m^2
		324.293 m^2
Regierungsprojekt		603.000 m^2
Arealüberfluß		**278.707** m^2

*) Gegenüber dem Protokolle der 6. Subkomiteesitzung richtiggestellt.

Digitized by Google

b) Situation im Jahre 1912.

Jahre	Zuwachs	Tonnen	Jahre	Abfall	Tonnen
1902	Totalquantum	1,500.000	1903	Zucker Verringerung . .	50.000
1903	Zuwachs, Schätzung A. Schweiger	40.000	1904	„ „ . .	10.000
1904	„ „ „ „ „	40.000		Wein „ . .	10.000
1905	„ „ „ „ „	40.000	1905	Zucker „ . .	10.000
1906	„ „ „ „ „	40.000	1912	Saldo „ . .	1,820.000
1907	„ „ „ „ „	40.000			
1908	„ „ „ „ „	40.000			
1909	„ „ „ „ „	40.000			
1910	„ „ „ „ „	40.000			
1911	„ „ „ „ „	40.000			
1912	„ „ „ „ „	40.000			
		1,900.000			1,900.000
1913	Saldo Vortrag	1,820.000			

Selbstverständlich wird sich das nicht gleich auf die Jahre verteilen. Es wird Abnahme sein anfangs und Zunahme später bei Eröffnung der Tauernbahn. Der Durchschnitt wird betragen 40.000 t pro Jahr ergeben.

Durch Mißernten in überseeischen Rohrzuckerländern kann eine Verschiebung dieser Ziffern eintreten.

Der Bedarf an Zuwachs durch die Triester Industrie nicht berücksichtigt, weil diese zum großen Teile eigene Hafenvorrichtungen besitzt.

Abnahme an Holz nicht berücksichtigt.
Abnahme durch die Güterablenkung durch den Panamakanal unbestimmbar, rückwirkend auf den Dienst China, Japan.

Erklärung des Zuwachses.

Basis Situation 1902 wie oben		1,500.000
Gesamtzuwachs bis 1912 setzt sich zusammen aus:		
Magnesit	60.000	Diese Quantitäten infolge Ablenkungen auch Zuwachs durch die Tauernbahn.
Amerikanische Baumwolle	50.000	
Ägyptische „	25.000	
Indische „	25.000	
Diverse Artikel, Papier ꝛc.	140.000	
Reiner Zuwachs Tauernbahn	100.000	
	1,900.000	

Daher Mehrraumbedarf bis 1912: 120.000 Quadratmeter.

Regierungsprojekt 603.000 Quadratmeter.

---

c) Tonnengehalt der im Jahre 1902 in den wichtigsten europäischen Häfen eingelaufenen Schiffe.

1. London	16,298.412	Tonnen.	9. Bremen	2,984.410	Tonnen.
2. Liverpool	10,178.956	„	10. Emden	349.649	„
3. Cardiff	9,563.976	„	11. Marseille . . .	6,551.727	„
4. Glasgow	3,885.886	„	12. Antwerpen . . .	8,401.949	„
5. Hull	3,171.574	„	13. Amsterdam . . .	1,887.917	„
6. Dunkirk	1,648.399	„	14. Rotterdam . . .	6,546.473	„
7. Havre	2,216.202	„	15. Triest	2,501.040	„
8. Hamburg	8,689.000	„			

Digitized by Google

Beilage 2 zu dem Protokolle der 7. Sitzung des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehres vom 30. November 1903.

Schreiben der Dampfschiffahrtsgesellschaft des Österreichischen Lloyd an das Subkomiteemitglied kaiserlichen Rat Alois Schweiger.

Den Empfang Ihres sehr geschätzten Schreibens nebst Beilage ergebenst bestätigend, beehre ich mich, Euer Hochwohlgeboren die gestellten Fragen 1 bis 4 wie folgt zu beantworten:

Ad 1. Zur ausschließlichen Verfügung des Lloyd steht nur der Molo III mit einer Quailänge von 497 Metern und einer Fläche von 15908 Quadratmetern; die auf denselben bestehenden Hangars messen 5000 Quadratmeter im Parterre und 8300 Quadratmeter im oberen Stockwerk; der Lagerraum stellt sich also auf 13000 Quadratmeter. Der Molo III mit seinen fünf Anlegestellen reicht kaum, um den Levanteverkehr in notdürftiger Weise und mit erheblichem Kostenaufwand zu bewältigen und in noch notdürftigerer Weise einem Teil der nach Indien-China bestimmten Güter vorübergehende Aufnahme zu bieten.

Ad 2. Nach Einbeziehung des Molo IV stünde wohl noch eine Anlegestelle zur Verfügung, welche aber für den Lloyd von untergeordneter Wichtigkeit ist, da der einzige Hangar nur 2000 Quadratmeter Belegfläche hat, also nur als Aushilfe für den Mittelmeerdienst in Betracht gezogen werden kann.

Ad 3. Der Lloyd braucht unbedingt alljährlich beständig (ohne Rücksicht auf die Kohlendampfer) zehn Anlegestellen im Freigebiete; da der eigene Molo nur fünf solche hat, so müssen die andern bei den Lagerhäusern gesichert werden, und zwar für die Alexandrien-, Bombay-, Calcutta-, indochinesischen, Brasil-Linien und für außerordentliche Fahrten. Zufolge der unzureichenden Anlegestellen, sowie zufolge des kleinen Ausmaßes der Hangars ist die Unterbringung der Schiffe trotz des Entgegenkommens der Lagerhausverwaltung mit den größten Schwierigkeiten verbunden. Unsere Schiffe müssen oft (im Winter regelmäßig) ihre Reihenfolge abwarten, ein Mißstand, der nicht nur dem Lloyd unermeßlichen Schaden verursacht, sondern auch Export- und Importverkehr behindert; um einen Fall anzuführen diene, daß die vor einigen Tagen aus Indien angelangte „Persia" drei Tage warten mußte, bevor eine Anlegestelle frei wurde, dann aber bei einem noch mit der von dem Vorgänger gelöschten Ladung gefüllten Hangar stand, so daß mit der Löschung kaum am vierten Tage begonnen wurde.

Ad 4. Die durchschnittliche Besetzung der Anlegestellen kann nicht als Grundlage einer Berechnung angenommen werden; es muß nun die von der Fälligkeit der Ernten abhängige Wintersaison in Erwägung gezogen werden, in welcher, wie eben angedeutet, die vorhandenen 25 Stellen stets besetzt sind, die ankommenden Schiffe tagelang ihre Reihenfolge abwarten müssen.

Es wäre verfehlt, die gegenwärtigen Zustände im Freigebiete als Maßstab für die künftigen Anlagen anzuwenden. Der Lloyd für sich selbst braucht heute schon mehr Anlegestellen und besonders aber doppelte Hangarflächen, um den Seeverkehr in ökonomischer Weise zu bewältigen und um dem Import- und Exporthandel jene Bequemlichkeit zu bieten, welche andere kommerzielle Häfen haben; nur dann könnte man auf eine rationelle, rasche und regelmäßige Bedienung rechnen.

Mit dem Ausdrucke vorzüglichster Hochachtung

ganz ergebenst

Peichl.

Digitized by Google

Beilage 3 zu dem Protokolle der 7. Sitzung des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehres vom 30. November 1903.

Vergleichende Darstellung

der

pro 1 Meter Quailänge und 1 Quadratmeter Arbeitsfläche entfallenden Tonnenanzahl in den wichtigsten Häfen Europas in Bezug auf Triest.

Zusammengestellt von dem Subkomiteemitgliede kaiserlichen Rate Alois Schweiger.

Hafen	Hektare	Quailängen	Totalverkehr	Tonnen pro Längenmeter	Tonnen pro Quadratmeter
Genua	196	10.410	5,133.262	493·108	2·618
Antwerpen	1.293	62.000	14,421.300	232·6	81·115
Hamburg	533	40.800	14,970.654	366·927	2·809
Marseille	150	18.240	5,850.007	320·725	3·9
Marseille Bassin Joliette	—	—	—	1.600·—	83·—
Bremen	112	20.700	4,086.143	197·398	3·648
London	1.625	86.000	—	—	—
Rotterdam	480	42.800	10,143.476	zirka 300	zirka 2·75
Triest					
a) bisher	**75·—**	**7.176**	**1,999.640**	**278·656**	**2·666**
b) projektiert S. Andrea	**67·5**	**5.091**	—	—	—
c) projektiert Servola	**18·42**	**1.324**	—	—	—
Zusammen (a, b und c)	**160·92**	**13.591**	—	—	—

also ausreichend für einen Verkehrszuwachs von mehr als 2,000.000 Tonnen.

Daraus ergibt sich, daß Triest räumlich auch heute eigentlich nicht schlechter daran ist, als die übrigen Häfen im Verhältnisse zu dem zu bewältigenden Verkehre. Die Klagen über Raummangel dortselbst rühren nur daher, daß der Verkehr in Triest in den Wintermonaten sehr dicht ist, also mehr Raum erfordert, während hingegen zur anderen Zeit des Jahres infolge sehr schütterer Güteranlieferung Raumüberfluß herrscht.

Der Triester Hafen wird nunmehr nach Einbeziehung der projektierten Anlagen in S. Andrea und Servola, wie oben ausgeführt, ein Areal von

160·922 Hektaren, also mehr als Marseille und Bremen und eine Kailänge von

13.591 Meter, also mehr als Genua umfassen.

Wenn man nun in Betracht zieht, daß der Verkehr in den vorerwähnten Häfen zwischen vier und sechs Millionen Tonnen schwankt, ergibt sich von selbst der Rückschluß, daß wir dann in der Lage sein werden, einen Zuwachs von zirka zwei bis drei Millionen Tonnen zu bewältigen.

Digitized by Google

11.

Bericht des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehrs, betreffend die Erweiterung des Triester Hafens.

Das Subkomitee für die Fragen des Seeverkehrs hat nach Kenntnisnahme des angeschlossenen Berichtes des Referenten, sowie der demselben beigefügten Beilagen in der am 30. November 1904 stattgehabten 6. Sitzung in Betreff der Erweiterung des Triester Hafens einstimmig beschlossen:

I. In Kenntnis des Hafenprojektes der Regierung und des von den Rhedern aus Triest, Ragusa und Lussin vertretenen Alternativprojektes, sowie der Anregung einer Hafenanlage nächst Servola und in der Bucht von Panzano, erachtet das Subkomitee, daß die Wahl des Ortes des neuen Hafens bereits gegeben war zur Zeit, als der Industrierat ein Gutachten in der Frage der Erweiterung des Triester Hafens erstattet hat, und zwar:

a) durch die mit Ungarn getroffene Vereinbarung bezüglich Einbeziehung von San Andrea in das Freihafengebiet;
b) durch die Disposition für den Ausbau der k. k. Staatsbahnen (Tauernbahn), welche den Endpunkt der Bahn nach San Andrea verlegt;
c) durch die im Zuge befindliche Erbauung des Molo V und der Riva VI.

In Anbetracht dieser Sachlage und weil die gegen San Andrea geltend gemachten Einwendungen nicht zureichende Gründe bieten, gegen die Ausführung des Regierungsprojektes Stellung zu nehmen, hat das Subkomitee für die Fragen des Seeverkehrs keine Veranlassung, dem Industrierate die Änderung seiner bezüglichen Beschlüsse vom 26. Jänner 1903 in Antrag zu bringen.

II. Das Subkomitee erachtet, daß die Baudispositionen in solcher Weise erfolgen sollen, daß es der Regierung ermöglicht sei, die Seebauten zu beschleunigen, zu ändern oder einen Teil derselben zu unterlassen. Weiters spricht der Industrierat die Erwartung aus, daß bei der Bauvergebung die österreichische Arbeit in erster Linie berücksichtigt werde.

Indem das Subkomitee für die Fragen des Seeverkehrs diesen Beschluß dem Plenum des Industrierates zur Kenntnis bringt, stellt es den

Antrag:

„Der Industrierat wolle diesen Bericht zustimmend zur Kenntnis nehmen."

Wien, den 30. November 1903.

Artur Krupp,
Obmann.

Otto Günther,
Referent.

12.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der VIII. Plenarsitzung vom 21. Dezember 1903.

Vorsitzender Seine Exzellenz der Handelsminister Guido Freiherr v. **Call** zu **Rosenburg** und **Kulmbach**: Ich schlage vor, anstatt des Punktes 8, der vielleicht zu einer längeren Diskussion führen wird, zunächst den Punkt 9, nämlich den Bericht des Subkomitees für die Fragen des Seeverkehres über den Ausbau des Triester Hafens, in Verhandlung zu nehmen. *(Zustimmung.)* Ich ersuche sohin den Herrn Referenten Zentraldirektor Günther, den Bericht zu erstatten.

Referent Mitglied **Günther**: Ich bin in sehr kurzer Zeit fertig, weil ich mir denke, daß die Materie, welche ich zu behandeln habe, Ihnen allen vollständig bekannt ist. Es sind Ihnen nicht nur die früheren Verhandlungen des Subkomitees zugänglich gemacht worden, sondern die Sache ist auch durch die öffentliche Diskussion geklärt. In der Hauptsache ist das Subkomitee genau nach dem Beschlusse vom 26. Jänner vorgegangen und hat dasjenige beantragt, was Sie am 26. Jänner für recht und gut erkannt haben. Sie haben damals beschlossen: „Bei dieser Gelegenheit empfiehlt der Industrierat der hohen Regierung angelegentlichst mit Bezug auf die der zukünftigen Entwicklung des Verkehrs entsprechende Ausgestaltung des Triester Hafens sich nicht allein auf augenblicklich notwendige partielle Erweiterungen zu beschränken, sondern den ehesten systematischen Ausbau des Triester Hafens nach einem umfassenden, rationellen, einheitlichen Gesamtplane ins Auge zu fassen und hiebei die Sicherstellung der erforderlichen finanziellen Mittel im Wege einer speziellen Investitionsanleihe in Erwägung zu ziehen."

Nun sind drei verschiedene Projekte aufgetaucht: Servola, Zaule, St. Andrea, diese wurden einer gründlichen Beurteilung und Diskussion unterzogen, und es hat sich herausgestellt, daß Andrea dasjenige ist, was in und bei Triest überhaupt allein ausführbar erscheint. Etwas anderes kommt in Triest vorläufig gar nicht in Betracht. Wir haben alle Sachverständigen der Nautik herangeholt, und es ist in dieser Beziehung eine völlige Übereinstimmung zu konstatieren, daß dieser Hafen nicht anders situiert werden kann, als wie ihn die Regierung in dem großen Entwurfe, der Ihnen vorliegt, beabsichtigt. Es ist ja auch deswegen heute kaum etwas anderes möglich, weil die ihm Jahre 1898 bewilligten Bauten eigentlich nur der Anfang dieser Anlagen sind. Wir könnten machen, was wir wollen, es gibt nichts anderes als die Fortsetzung der im Jahre 1898 bewilligten Hafenbauten.

Die Kosten sind auch die unter den gegebenen Verhältnissen erreichbar günstigsten. Inklusive der im Jahre 1898 bewilligten Bauten, der Verlegung des Holzlagerplatzes nach Servola, inklusive der Ausgestaltung des alten Hafens stellen sich die Kosten auf ungefähr 94 Millionen Kronen. Daß dieser Betrag nicht zu hoch und nicht unverhältnismäßig ist, dafür, meine Herren, möchte ich Ihnen einige Beispiele aus anderen Staaten anführen.

Die russische Regierung hat beschlossen, für die Ausgestaltung der russischen, namentlich der baltischen Häfen, das ist des Petersburger und des Kronstädter Hafens, einen Betrag von 150 Millionen Rubeln auszugeben und diese Summe auf sieben Jahre zu verteilen. Bei uns wird die Summe von 94 Millionen Kronen auf 15 Jahre verteilt. Ferner wird für die Anlage eines Kabotagehafens, beziehungsweise die Ausgestaltung des Hafens in Kertsch, also für die kleine Schiffahrt, ein Betrag von 3 Millionen Rubeln ausgegeben.

Die englische Regierung gibt für die Ausgestaltung des Hafens in Durban 75 Millionen Kronen aus.

Meine Herren! Das sind Ziffern, die relativ außerordentlich viel höher sind als diejenigen Summen, die wir für den Triester Hafen aufwenden müssen und es ist nach meiner aufrichtigen Überzeugung ein besonderes Verdienst der Regierung und wir können ihr dafür nur im höchsten Grade dankbar sein, daß sie beabsichtigt, dieses Projekt mit aller Energie und in kürzester Zeit durchzuführen.

Wir dürfen mit dem Beginne und der energischen Durchführung nicht mehr zögern. Wir haben in Triest gegenwärtig Zustände, wie sie länger nicht mehr haltbar sind. Erwägen Sie auch, meine Herren, daß in den nächsten Jahren die Tauernbahn fertiggestellt werden wird und welche kolossalen Mehrfrachten wir dann nach Triest bekommen werden! Wenn wir nicht jetzt mit der allergrößten Beschleunigung Vorsorge treffen, werden wir uns als Österreicher vor der ganzen Welt blamieren.

Ich bitte Sie daher, meine Herren, den Antrag des Subkomitees gütigst akzeptieren zu wollen, welcher lautet *(liest)*:

„Das Subkomitee für die Fragen des Seeverkehrs hat nach Kenntnisnahme des angeschlossenen Berichtes des Referenten, sowie der demselben beigefügten Beilagen in der am 30. November 1903 stattgehabten 6. Sitzung in Betreff der Erweiterung des Triester Hafens einstimmig beschlossen:

Digitized by Google

I. In Kenntnis des Hafenprojekts der Regierung und des von den Rhedern aus Triest, Ragusa und Lussin vertretenen Alternativprojektes, sowie der Anregung einer Hafenanlage nächst Servola und in der Bucht von Panzano, erachtet das Subkomitee, daß die Wahl des Ortes des neuen Hafens bereits gegeben war zur Zeit, als der Industrierat ein Gutachten in der Frage der Erweiterung des Triester Hafens erstattet hat, und zwar: a) durch die mit Ungarn getroffene Vereinbarung bezüglich Einbeziehung von San Andrea in das Freihafengebiet; b) durch die Disposition für den Ausbau der k. k. Staatsbahnen (Tauernbahn), welche den Endpunkt der Bahn nach S. Andrea verlegt; c) durch die im Zuge befindliche Erbauung des Molo V und der Riva VI.

In Anbetracht dieser Sachlage und weil die gegen S. Andrea geltend gemachten Einwendungen nicht zureichende Gründe bieten, gegen die Ausführung des Regierungsprojekts Stellung zu nehmen, hat das Subkomitee für die Fragen des Seeverkehres keine Veranlassung, dem Industrierate die Änderung seiner bezüglichen Beschlüsse vom 26. Jänner 1903 in Antrag zu bringen.

II. Das Subkomitee erachtet, daß die Baudispositionen in solcher Weise erfolgen sollen, daß es der Regierung ermöglicht sei, die Seebauten zu beschleunigen, zu ändern oder einen Teil derselben zu unterlassen. Weiters spricht der Industrierat die Erwartung aus, daß bei der Bauvergebung die österreichische Arbeit in erster Linie berücksichtigt werde.

Indem das Subkomitee für die Fragen des Seeverkehres diesen Beschluß dem Plenum des Industrierates zur Kenntnis bringt, stellt es den Antrag:

„„Der Industrierat wolle diesen Bericht zustimmend zur Kenntnis nehmen.““ *(Beifall.)*

Mitglied **Economo**: Als Vertreter von Triest und der Triester Handelskammer erlaube ich mir den vorzüglichen Ausführungen des Herrn Referenten Günther einige Worte hinzuzufügen.

Die Anträge, welche der Herr Referent stellt und welche im Subkomitee einstimmig angenommen worden sind, bedürfen einer beschleunigten sofortigen Erledigung und ich hoffe, nachdem die Verhältnisse in Triest sich momentan kritisch gestaltet haben und diese Zustände nicht nur für Triest allein, sondern für die gesamte Entwicklung des österreichischen Exportes und Importes von dem nachhaltigsten Einfluß sind, daß alle Herren diesen Anträgen zustimmen werden.

Der Verkehr in Triest ist in den letzten Jahren stetig gewachsen, allein im Jahre 1901/02 hat er einen derartigen Zuwachs genommen, wie seit vielen, vielen Jahren nicht mehr, während er bisher gewöhnlich um zirka 50.000 Meterzentnertonnen im Jahre zugenommen hat, hat er im Jahre 1901/02 die Ziffer von 1,180.777 Meterzentnertonnen erreicht.

Wenn sich also der Verkehr in den nächsten Jahren auch nur in der gewöhnlichen Weise erhöht, dann wird nicht nur der heutige Hafen nicht mehr ausreichen, sondern sogar der Hafen, wie er von der Regierung projektiert worden ist, wird in hoffentlich nicht allzuvielen Jahren eine weitere Vergrößerung erfahren müssen.

Im empfehle also den Antrag des Herrn Referenten auf das wärmste, stimme ihm vollständig bei und bitte die Herren, ihn womöglich einstimmig anzunehmen. *(Beifall.)*

Vorsitzender: Wünscht noch jemand das Wort? *(Niemand meldet sich!)* Die Debatte ist geschlossen. Der Herr Referent hat das Schlußwort.

Referent: Da die Ausführungen und Anträge des Subkomitees keinerlei Gegnerschaft hier begegneten, verzichte ich auf das Schlußwort.

Vorsitzender: Wir schreiten sohin zur Abstimmung.

Ich bitte jene Herren, welche den vom Herrn Referenten verlesenen Antrag annehmen wollen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Der Antrag ist einstimmig angenommen und der Gegenstand somit erledigt.

Digitized by Google

Stenographisches Protokoll.

III. Abteilung des Industrierates.

Referentenkomitee für die Beratung der Normaltarife des Österreichischen Lloyd.

Sitzung vom 20. März 1905.

Inhalt.

1. Eröffnung der Sitzung (Seite 3).
2. Allgemeine Erörterung der Tarife des Österreichischen Lloyd (Seite 3—16). — (Redner: Vorsitzender Krupp [Seite 3, 16], Referent Singer [Seite 3, 4, 11, 15, 16], Mitglied Schweiger [Seite 4, 9, 15], Mitglied Mahla [Seite 6, 7, 9, 14, 16], Mitglied Dr. Kolischer [Seite 6, 7, 8, 9, 13, 14], Ministerialrat Delles [Seite 9, 10], Mitglied Günther [Seite 10, 14, 16], Mitglied Dr. Frieß [Seite 10, 11], Mitglied v. Pacher [Seite 11, 16], Vizedirektor Brosch [Seite 11, 12, 13, 15], Generalagent Ritter v. Jarsch [Seite 13, 14], Ministerialrat Dr. Brosche [Seite 16]).
3. Schluß der Sitzung (Seite 16).

Digitized by Google

Vorsitzender:

Herrenhausmitglied Artur **Krupp.**

Anwesend:

seitens des k. k. Handelsministeriums:

Die Ministerialräte Anton **Delles** und Dr. Siegmund **Brosche**, Finanzprokuratursekretär Dr. Stephan **Worms**, die Ministerialvizesekretäre Dr. Oskar Ritter v. **Czyhlarz**, Dr. Hans **Loewenfeld** und Anton Freiherr v. **Rinaldini**, die Ministerialkonzipisten Dr. Erwin **Wolf** und Hans **Holdorff**, Bezirkskommissär Dr. Fritz **Hawelka**, Konzeptspraktikant der Seebehörde Dr. Theodor **Langer**;

seitens des k. k. Finanzministeriums:

Ministerialvizesekretär Dr. Artur **Stöger**;

seitens des k. k. Eisenbahnministeriums:

Ministerialkonzipist Dr. Robert **Sotlschegg**;

seitens der Dampfschiffahrtsgesellschaft des Österreichischen Lloyd:

Vizedirektor Friedrich **Brosch**, Generalagent kaiserlicher Rat Theodor Ritter v. **Jarsch**, Sekretär Dr. Hermann **Mattheusche**;

die Mitglieder und Referenten:

Kommerzialrat Julius **Singer**, Dr. Heinrich **Frieß**, Oberbaurat Otto **Günther**, Reichsratsabgeordneter Dr. Heinrich **Kolischer**, Kommerzialrat Jakob **Mahla**, Friedrich **Pacher** von **Theinburg**, kaiserlicher Rat Alois **Schweiger.**

Abwesend, beziehungsweise entschuldigt

die Mitglieder und Referenten:

Kommerzialrat Alfred **Escher**, kaiserlicher Rat Dr. August **Schenker-Angerer.**

Beginn der Sitzung 10 Uhr vormittags.

Vorsitzender Herrenhausmitglied **Krupp**: Ich erlaube mir, die Sitzung zu eröffnen. Das Subkomitee für den Seeverkehr hat noch die Aufgabe zu erledigen, eine Äußerung über die Höhe der Subvention des Lloyd und über den Normalfrachtentarif abzugeben. Nachdem wir heute die Tarifreferate vorbereiten wollen, wurde der Lloyd eingeladen, Vertreter hieher zu entsenden. Ich glaube, im Sinne aller Herren zu sprechen, wenn ich der Hoffnung Ausdruck gebe, daß auch in diesem Falle wie in der Frage des Betriebsreglements und der Erweiterung des Itineräres eine Einigung zum Besten sowohl des Lloyd als der interessierten Kreise stattfinden wird.

Referent **Singer**: Über die Grundzüge des Tarifwesens haben wir uns schon in dem Referate an das Plenum ausgesprochen, das Plenum hat dasselbe angenommen, es ist also für uns die Basis der weiteren Behandlung. Es wird sich natürlich noch darum handeln, in welcher Weise diese Bestimmungen zu kompletieren sein werden, zum Beispiel nach der Richtung, auf welche Zeit die Normalfrachtsätze festzustellen sind, in welcher Weise sie zu revidieren sein werden, es werden auch andere Fragen kommen: zum Beispiel die Zulässigkeit der Rekaktien, ob auf die Ermäßigung, die einer Firma gewährt wird, auch andere Firmen Anspruch haben. Dann werden sich die Herren Referenten zur Zeit zu äußern haben, in welchem Umfange die Tarife zu erstellen sind, ob nur Exporttarife oder auch gewisse Importtarife zu bilden sind.

Um ein Substrat für die Verhandlungen mit dem Lloyd zu haben, habe ich vorgeschlagen, daß eine Anzahl von Referenten bestellt werde und daß diesen Referenten die Tarife für gewisse Artikeln zur Antragstellung zugewiesen werden, und zwar den Herren:

Eicher: Kolonialwaren;

Dr. Frieß: Zucker, Malz, Spiritus, Liköre, Mehl, Hopfen;

Günther: Blei in Blöcken, Eisenstangen, Roheisen, Eisenbahnschienen, Eisen- und Stahldraht, Magnesit, Maschinen, Eisen- und Stahlwaren;

Dr. Kolischer: Papier, Pappendeckel, Zellulose, Holz, Parketten, Möbel aus gebogenem Holz;

Mahla: Glasperlen, Glasprismen, Knöpfe aus Glas, Hohlglaswaren;

Pacher: Garne aller Art, Gewebe aus Hanf, Flachs, Jute, Wolle;

Dr. Schenker und Schweiger: die verbleibenden Artikel.

Wenn die Herren Referenten die Referate möglichst kurz und auch in kurzer Frist — sagen wir bis 15. Mai — erstatten und mit ihren Anträgen hervorkommen werden, würde ich es für praktisch erachten, daß die Herren, welche der Exportverein mit dem Studium dieser Frage betraut hat — ein Komitee der Exporteure — zu unseren Sitzungen als Experten zugezogen werden sollen.

So viel über die Behandlung der Angelegenheit. Eine meritorische Debatte wird sich, glaube ich, heute kaum ergeben. Ein Moment indes müssen wir schon jetzt in Betracht ziehen: die Bahntarife. Unter welchen Prämissen gehen wir in die Antragstellung bezüglich der Normaltarife ein? In dem Augenblick, in welchem man daran geht, den Schiffsverkehr zu stärken, Tarife für ihn zu erstellen, muß man wissen, mit welchen Eisenbahntarifen man zu rechnen haben wird.

Und hier stelle ich den formellen Antrag, daß das Komitee sich schon heute dahin ausspreche, daß die Exporttarife nach Triest, wo sie schon bestehen, kongruent, wo sie nicht bestehen, angemessen den Anteilen gebildet werden, welche gegenwärtig die Bahnen im Levanteverkehr haben. Einschalten will ich noch, daß wir uns vorläufig mit den dalmatinischen Tarifen nicht befassen werden. Der Levantetarif ist befriedigend geregelt, so daß wir uns also einstweilen nur mit den überseeischen Tarifen befassen werden. Es ist logisch, daß jedes Gut, welches im Levanteverkehr nach Triest einen gewissen Tarifsatz hat, dieselbe Begünstigung hat, wenn es nach Japan geht.

Wünschenswert wäre auch, daß wir erfahren, welche neuen Alimente Triest zugeführt werden sollen. Wir haben noch nicht gehört, ob in dieser Richtung etwas geschehen ist oder zu tun möglich ist — ich fürchte, ein Resultat wird nicht gebracht werden können, aber zu erörtern und zu erwägen ist es doch: Können durch Maßnahmen der Staatsbahnen Triest neue Alimente zugeführt werden und in welchem Maße?

Da ich beim Worte bin, möchte ich mir noch eine Bemerkung erlauben, und zwar möchte ich den Herrn Vertreter des Seedepartements interpellieren. Diese Lloydangelegenheit steht schon wirklich eine

Digitized by Google

lange Zeit auf der Tagesordnung. Man sollte glauben, daß die Regierung schon Zeit gehabt hat, sich ein Urteil in der Sache zu bilden. Das Ministerium heißt Handelsministerium, aber den Namen verdient es bisher in der Lloydfrage nicht. Nur in dem Falle würde ich die Passivität verstehen, daß man nicht verhandelt, wenn man nämlich sagt: ich will mich von diesem Vertragsteile — dem Lloyd — trennen.

Es ist keine Frage, daß die Tarife, wenn wir sie erstellt sehen wollen, in erster Linie volkswirtschaftliche Tarife sein müssen, von dem volkswirtschaftlichen, von unserem Exportbedürfnisse veranlaßt. Aber einige Rücksicht müssen wir doch auch auf die Stellung der Gesellschaft und auf die Subvention nehmen, denn je höher die Tarife, desto niederer müßte die Subvention sein und umgekehrt. Wenn es wahr ist, was verbreitet wird, daß die Subvention eine wesentliche Erhöhung erfahren soll, so hätten wir, glaube ich, auch Anspruch auf sehr mäßige Tarife, vielleicht über das Maß hinausgehend, das wir sonst stellen würden.

Ich möchte also den anwesenden Herrn Chef des Departements bitten, uns zu informieren, in welcher Weise die Subventionsausmittlung für den Levanteverkehr und für den Verkehr nach dem Osten stattfinden dürfte; denn für diese nehmen wir ja den Lloyd in erster Linie in Aussicht und unsere ganze vorläufige Arbeit hat nur diese Verkehrsgebiete im Auge.

Mitglied **Schweiger:** Wenn man mir die Frage stellt, ob ich das Exportgeschäft aus Österreich vergrößern könnte, wenn man mir die gleichen Tarife in Triest erstellt wie ab Hamburg oder sogar höhere Tarife, so muß ich antworten: das ist mir nicht möglich. Ich könnte das Geschäft nur erhöhen, wenn ich niedrigere Tarife zur Verfügung hätte, solche, die quasi wie ein Differentialzoll wirken, den die österreichische Industrie allein zur Verfügung hat. Zu einer solchen Stellung haben wir eine Berechtigung, denn, was die Mittelmeerhäfen anbelangt und auch die Hafen im Osten, so haben wir die geographische Nähe zu unseren Gunsten. Der Handel muß nach dieser Richtung gehen, während die Richtung des deutschen Handels sich mehr nach Westen erstreckt, weil er dort die geographische Nähe hat. Wir müssen also unsere Position ausnützen können. Es ist aber auch die Notwendigkeit hiefür frappant vorhanden. Unsere Industrie hat ihre Zentren in dem extremsten Norden unseres Staates, wir haben kolossale Vorfrachten. Auch sind verschiedene Industriegruppen in einer eigentümlichen Lage, wie die Eisen- und die Textilindustrien: sie brauchen verschiedene Begünstigungen oder sie sind nicht auf der Höhe.

Was die bisherigen Tarife anbelangt, so sind sie etwa 1882 geboren worden. Gewisse Veränderungen haben in der Zeit stattgefunden, aber en bloc. Einmal war es eine Erhöhung von zehn Prozent, dann wieder von fünf Prozent.

Das Grundprinzip der Tarife ist aber geblieben. Im Jahre 1882 haben wir sozusagen gar kein Geschäft nach China und Japan gehabt und es war gleichgültig, welche Tarife eingesetzt wurden. Man war mit allem zufrieden, weil man nichts zu verfrachten hatte. Seitdem sich dieses Geschäft entwickelt hat, hat die Lloydverwaltung eingesehen, daß die Tarife nicht auf der Höhe sind und es wurden freiwillig die Tarife beträchtlich ermäßigt, zum Beispiel für Papier nach China und Japan ist der Lloyd berechtigt, 47 Schilling pro Tonne einzuheben, er hebt aber nur 33 Schilling ein. Für Asbest nach Ostafrika hat er die Berechtigung, 42 Schilling einzuheben, er erhebt nur 12. Selbstverständlich genieße ich und jeder andere Exporteur diese Ermäßigung. Man kann sie Rekaktie nennen und je mehr einer verschifft, desto höhere Rekaktien genießt er.

Es wurde mir vorgeworfen, daß ich etwa 60.000 K im Jahre genieße. Das zeigt nur, daß ich viele Waren verfrachte. Man hat mir aber insinuiert, daß ich die Rekaktien aus anderen Ursachen bekomme, um meine Stellung gegenüber dem Lloyd zu beeinflussen. Das muß ich entschieden zurückweisen. Wer das sagt, kennt meine Arbeit nicht, sonst würde er das nicht sagen. Er kann auch kein bedeutender Verschiffer sein, weil er sonst selbst Empfänger solcher Bestechungen wäre.

Dieser Umstand hat auch einen großen Nachteil für uns. Die Lloydverwaltung hat jeden Tag das Recht, zu den Normaltarifen zurückzukehren. Das sind nämlich nur freiwillige Ermäßigungen und ich glaube nicht, daß dieser Zustand ein richtiger ist. Ich glaube, wir sollten die Tarife auf ein Niveau bringen, wie sie volkswirtschaftlich zu rechtfertigen sind, daß wir keine Gnade, sondern ein Recht bekommen.

Ich will nun die Grundlagen für die Tarifreform auseinandersetzen, wie ich sie mir denke, ohne mich in ziffermäßige Details einzulassen. Die Tarife sind bis jetzt in Goldgulden erstellt + 5 Prozent Cappa. Goldgulden existieren aber nicht mehr. Es ist eine schwierige Rechnung, bei den Goldgulden das Agio, die Zuschläge und dann die Rekaktien zu rechnen. Der Lloyd selbst braucht für jeden Verschiffer einen eigenen Beamten, wir selbst brauchen einen solchen, um die Lloydrechnungen nachzusehen. Wir haben ja die Kronenrechnung. Wird also der Tarif in Kronen erstellt ohne Zuschläge und Abzüge, so kann jedes Kind die Berechnung machen. Das ist der erste Punkt.

Ich komme zum zweiten Punkt. Die Tarife sind in zwei Gruppen geteilt, in Gewichts- und Maßtarife. Selbstverständlich ist es viel angenehmer, alles nur nach Gewicht zu rechnen, denn heute, wo man die Waren franko Häfen erstellen muß, ist es für den Exporteur unmöglich, den Kubikinhalt zu wissen. Die Kalkulation ist in den meisten Fällen falsch, auch ist es

Digitized by Google

nicht in allen Fällen möglich, nur die Gewichtsgruppe anzuwenden, zum Beispiel bei gebogenen Möbeln. Die werden in die einzelnen Teile zerlegt verladen und nehmen entsprechend weniger Raum ein. Würde ich dafür Gewichtsraten erstellen, dann würden meine Kunden die Möbel nicht zerlegt, sondern im ganzen bestellen und das Schiff würde einen Nachteil haben. Ich will ein Beispiel bringen, wie gefährlich die Maßraten sein können, wenn sie unnötig sind. Nehmen wir die Verschiffung von Weinfässern. Ich muß da bezahlen nach dem Maße, wo der Diameter am größten ist, als ob die Ausbauchung überall wäre, und es wird keinerlei Rücksicht darauf genommen, daß zwei Drittel des Fasses niedriger sind, auch wird das ja im Schiffe entsprechend verstaut. Das macht gleich eine Differenz von 30, 40 Prozent und man hat fortwährend Streitigkeiten. Maßraten sollen nur für die Bahnartikel angewendet werden, wo es nicht anders zu machen ist.

Allerdings sind die Maßraten ungewöhnlich hoch und sie müssen auf das richtige Niveau zurückgebracht werden, wie sie in anderen Häfen gefordert werden, damit sie nicht so drückend für uns sind. Ich habe erwähnt, daß der Lloyd freiwillig Ermäßigungen einräumt, die zurückzuziehen er jederzeit das Recht hat. Es sollte stipuliert werden, daß jene Raten, die ermäßigt wurden und sechs Monate oder ein Jahr in Kraft stehen, als sich automatisch bildende Normalraten angesehen werden, die man uns nicht mehr entziehen kann.

Ich komme jetzt zu den Umschlagplätzen. Selbstverständlich fährt der Lloyd nicht nach allen Häfen direkt. Um zum Beispiel nach Java zu gelangen, ladet er die Waren in Singapore aus und übergibt sie einem fremden Frachtführer, mit dem er sich in eigener Regie verrechnet. Wir haben aber die Raten so, als ob der Lloyd die Waren selbst nach Batavia bringen würde und er muß solche Zuschlagsraten rechnen, daß man ihm nicht zu Leibe kann. Er wird den höchsten Durchschnitt rechnen. Es wäre also richtig, daß auch hier die Tariferstellung den deutschen Häfen nachgeahmt wird, daß mir der Lloyd die Rate nur bis zu jenem Hafen rechnet, wohin er mit seinem eigenen Schiffe fährt, und die Zuschläge separat spezifiziert. Auf diese Weise geschieht weder dem Lloyd noch dem Verschiffer ein Unrecht. Ich muß in dieser Beziehung noch weiter gehen. In den meisten Verträgen wird in Anbetracht dessen, daß die Umladung einen großen Zeitverlust verursacht und weil die Zuschlagsraten sehr groß sind, die Rate bis zu jenen Häfen, wohin die Gesellschaft mit eigenen Schiffen fährt, um zehn Prozent ermäßigt, falls die Waren umgeladen werden. Das findet sich in allen italienischen Verträgen.

Ich komme nun zu den Kumulativtarifen, jenen Tarifen, wo Durchrechnungen gemacht werden, wo Eisenbahn und Schiff eine gemeinsame Rate erstellen. Ein großer Teil der Herren hat sich dahin geäußert, daß man Kumulativtarife allgemein erstellen solle.

Selbstverständlich ist es sehr verführerisch, einen Tarif zu besitzen, wo man nach jedem Hafen der Welt verfrachten kann und sich um die Umladung in das Schiff nicht zu kümmern hat. Aber das ist nicht durchführbar und nicht in allen Fällen nützlich. Ein Kumulativtarif hat nur Gewichtsraten und keine Maßraten und die Gruppen sind derartig groß, daß in jeder Gruppe gewisse Artikel vernünftige und gewisse unvernünftige Raten haben. Ein Artikel kompensiert so den anderen. Auch kann das nur nach solchen Ländern stattfinden, wo die Verladung in einzelnen Artikeln nicht sehr groß ist, wo der Schaden durch unrichtige Raten auch der Gesellschaft nicht viel tun kann. So haben die deutschen einen solchen Kumulativtarif nach der Levante, weil sich das Geschäft detailliert, und nach Südafrika, aber nicht nach Ländern, wohin ganze Schiffsladungen von einer Ware verschifft werden, so daß ein Kumulativtarif nicht bestehen kann. Für uns ist die Norm, daß wir Kumulativtarife nur dort erstellen, wo es auch die Konkurrenz tut. Der Levantetarif hat sich diesbezüglich bewährt. Uns fehlt ein Kumulativtarif für den Verkehr nach Ost- und Südafrika und ich schlage vor, daß wir uns nur für einen Kumulativtarif nach Südafrika erklären. Allerdings ist in letzterer Zeit in Frankreich von einem Kumulativtarif für Südamerika die Rede und es ist denkbar, daß uns die Austro-Americana einen solchen zur Verfügung stellt.

Es wirft sich nun die Frage auf, ob es möglich ist, die Tarife derart zu erstellen, daß sie ein Teil des Vertrages sind. Ein Vertrag, den man auf 15 Jahre abschließt, kann nicht für 15 Jahre gültige Tarife enthalten, sondern die Tarifbildung muß von Jahr zu Jahr revidiert werden. Das lernen wir aus den Verträgen anderer Länder. Es muß eine Kommission bestehen, welche aus folgenden Faktoren zusammenzusetzen wäre: die beteiligten Ministerien, Handelsministerium, Eisenbahnministerium, Finanzministerium der Lloyd und schließlich Vertreter des Handels und der Industrie. In solchen Fällen hat ja eigentlich der Lloyd das Übergewicht bei der Tariferstellung, weil es die Regierung mit dem Lloyd sehr gut meint und ihm keine Raten auferlegt, die ihn ruinieren. Anderseits kann die Industrie nicht die Majorität haben, weil jeder Verlader das Interesse hat, eine möglichst niedrige Rate zu erlangen und oft in seinen Wünschen unbillig sein wird, um sich das Geschäft zu sichern.

Jetzt komme ich dazu, wie wir die gegenwärtige Arbeit verrichten sollen. Nehmen wir an, die Referenten machen uns Vorschläge, Herr Günther zum Beispiel für Eisen. Damit ist noch nicht gesagt, daß auch die Verbände, die die Eisenindustrie vertreten, mit seinen Vorschlägen einverstanden sein werden. Es müßte festgelegt werden, daß sich die Verbände über jeden Artikel genau äußern.

Digitized by Google

Ich fürchte, daß die Verbände in dieser Beziehung nach unten übertreiben werden. Deshalb muß gefordert werden, daß jede einzelne Tarifforderung auch begründet wird, das heißt im Vergleiche zu dem, was die Konkurrenz macht, und ich würde großen Wert darauflegen, daß nur solche Vorschläge gemacht werden, die man absolut vertreten und beweisen kann. Ich will einige Worte über die Art, wie wir im Exportverein arbeiten, verlieren. Während wir Referenten für die Artikel ernennen, wählen wir dort Referenten nach Destinationen und Warengruppierungen. Wir haben dort Referenten für Ostindien, die Straits Settlements und Java, für China und Japan. In dieser Weise wird sich die Arbeit ergänzen. Wir haben es nach Destinationen, hier wird es nach Artikeln gemacht, und so wird sich die Arbeit ergänzen. Was die Eisenbahntarife anbelangt, schließe ich mich dem Wunsche des Referenten an. Die Anschlußtarife der Bahn im Levantetarife sind unseren volkswirtschaftlichen Bedürfnissen nach richtig erstellt, indem man die entfernteren Plätze favorisiert hat, daß sogar Waren, die von außen für Triest konvenieren, zum Beispiel böhmische Frachten, tatsächlich hinunterziehen können. Wenn man davon spricht, daß wir in der Gefahr sind, unsere Absatzgebiete zu verlieren und daß wir dringend frische Absatzgebiete brauchen, so muß man etwas Außerordentliches leisten und ich glaube: der Levantetarif ist etwas Außerordentliches und würde unserer Industrie einen Stimulus geben, von dem man sich überhaupt keine Vorstellung machen kann. Ich glaube also, daß wir darauf bestehen sollten, dies wirklich als ein Grundprinzip unserer Arbeit aufzustellen.

Mitglied **Mahla**: Der Herr Referent hat zwar eingangs seiner Ausführungen betont, daß wir nicht in eine Generaldebatte eintreten sollen, allein Herr Schweiger hat, und zwar sehr richtig, diese Generaldebatte bereits eröffnet. Sie ist auch erforderlich. Denn wenn wir bezüglich der Tarife, die in Zukunft zu gelten haben — und ich neige vollkommen der Ansicht des Herrn Schweiger zu, daß sie nicht für 15 Jahre geschaffen werden können, sondern alljährlich einer Revision unterzogen werden müßten —, Vorschläge machen, so müssen wir wissen, auf welcher Basis wir uns zu bewegen haben. Denn diese Frage der Tarifierstellung ist eine der heikelsten, die mit dem Lloyd auszutragen sein werden.

Der Lloyd hat sich vor allem vor Augen zu halten, daß er nicht allein auf der Welt ist, daß er mit der Konkurrenz zu rechnen hat. Diese Konkurrenz wird ihn schon zwingen, Vorschläge zu machen, die von den Exporteuren beziehungsweise von den Firmen, welche exportieren, annehmbar befunden werden. Anderseits kann man nicht, weil uns die Richtung gerade nach dem Osten führt, verlangen, daß der Lloyd derartige Tarife macht, daß er selbst sein Auskommen dabei nicht hat. Das hieße mit anderen Worten: die Allgemeinheit der Steuerträger zu einer Leistung heranziehen.

Mitglied Dr. **Kolischer**: Das soll auch sein!

Mitglied **Mahla**: Ob es gerecht ist oder nicht?

Mitglied Dr. **Kolischer**: Dann gibt es überhaupt kein Subventionssystem!

Mitglied **Mahla**: Das Subventionssystem soll existieren, aber man darf nicht in einer solchen Weise die Steuerträger heranziehen, zu zahlen. Wie kommt derjenige, der nicht exportiert, der gar kein Interesse daran hat, dazu, dafür zahlen zu müssen? Weil exportiert wird und weil uns die Richtung nach Ostasien treibt? So sehr ich für billige Tarife bin, so wenig kann ich mich damit einverstanden erklären, diese niedrigen Tarife so zu verlangen, daß schließlich die Steuerträger Österreichs die Kosten zu zahlen haben. Das würde ich nicht für berechtigt finden und es ist gar nicht möglich, daß der Lloyd billiger ist als seine großen Konkurrenten in Hamburg, Bremen, England. Es wird ein wohl berechnetes Abwägen erforderlich sein zwischen den Tarifen der anderen Schiffahrtsgesellschaften, die uns ja alle zugänglich sind, und jenen des Lloyd. Von diesen Motiven müssen sich meiner Ansicht nach die einzelnen Referenten leiten lassen. Sie dürfen nicht etwas verlangen, was im Bereiche der Unmöglichkeit liegt; sehr häufig ist es auch gar nicht im Interesse der Industrie, daß die Tarife so billig gemacht werden. Denn, wenn zum Beispiel Gablonz — ich wähle das Beispiel, das mir am nächsten liegt — außerordentlich billige Tarife nach Indien hat, viel billigere als über Hamburg, so wird sich infolge der Konkurrenz der 200 oder 300 Exporteure dieser Tarif in einem Druck der Preise äußern. Um wie viel wir billiger verfrachten, um so viel billiger bekommen die Indier ihre Ware. Ob das im Interesse der Industrie liegt, ist eine Frage, über welche ich endgültig heute nicht sprechen will.

Ich komme darauf zurück, daß wir ein richtiges Maß unserer Ansprüche zu finden suchen und nicht Verlangen äußern müssen, denen der Lloyd weder nachkommen soll noch kann, es wäre denn auf Rechnung der Gesamtheit der Steuerträger.

Es ist von den Rekaktien gesprochen worden. Hier gerade ist der Hebel anzusetzen. Ich finde es ungerechtfertigt, daß man einem einzelnen Rekaktien gewährt. Ist einmal eine Rekaktie ausgesprochen, so soll sie der ganzen Industrie zu gute kommen. Denn ich sehe nicht ein, warum derjenige, der so klug ist, den Lloyd dazu zu bringen, ihm für seinen Asbest oder für seinen Zement einen billigen Satz auszuarbeiten, schließlich dadurch das ganze Geschäft in die Hand bekommen soll, während sein Nachbar, der sich nicht

Digitized by Google

weniger Mühe gibt, den Export zu pflegen und zu heben, da sitzt und — verzeihen Sie den Vergleich — Maulaffen feilhält. Das muß aufhören. Wenn eine Refaktie einem Hause in der Branche erteilt wird, muß sie allen gegeben werden. Es dürfen keine separaten Hühnchen gebraten werden. Gerade dadurch hat sich der Lloyd vielfach verhaßt gemacht, weil er diese Sonderbestrebungen in solchem Maße auf Kosten der anderen unterstützt hat. Da muß man einen Riegel vorschieben, daß das in Zukunft nicht geschehen kann. Ich verhehle mir keinen Augenblick, daß die Erstellung der Tarife eine der schwierigsten Fragen in dem ganzen Lloydabkommen ist, aber sie muß vom Standpunkte des Interesses des Gesamtwohles des Staates gelöst werden. Die Herren Referenten haben eine Aufgabe, die sie nicht allein für ihre eigenen Interessen sprechen läßt, sondern sie müssen von dem Bewußtsein getragen sein, daß wir hier für das Vaterland arbeiten, für die Gesamtindustrie, ohne die Steuerträger, die damit nichts zu tun haben, verkürzen zu dürfen.

Mitglied Dr. **Kolischer**: Von dem Herrn Vorredner wurde die Frage der Steuerträger angezogen. Wenn Sie auf dem Standpunkte stehen, daß der Steuerträger beziehungsweise der Fiskus mit der Sache nichts zu tun hat, so kommen Sie zu dem Resultat, daß wir überhaupt hier nichts zu tun haben, weil jede Subvention nichts anderes ist, als ein Heranziehen des Fiskus zu Gunsten irgend einer Produktion.

Wenn Sie zum Beispiel — vergessen wir ein bischen an unser Thema — die Pferdezucht subventionieren, so tun Sie ja vom wirtschaftlichen Standpunkte nichts anderes, als daß Sie etwas von dem allgemeinen Steuerträger, zum Beispiel von der Aktiengesellschaft der Kreditanstalt in Wien für irgend einen galizischen oder alpenländischen Züchter bezahlen lassen. Und wenn Sie den Standpunkt einnehmen, daß jeder nur für den Kreis wirken soll, in dem er lebt, so kommen Sie zu der Adam Smithschen Theorie von vor 120 Jahren zurück und der Staat ist dann nichts mehr als der Nachtwächter, das heißt der Polizeimann.

Wir in Österreich klagen ja — und es ist ja die allgemeine Klage, von der Sozialdemokratie angefangen bis zu den höchsten industriellen Kreisen ganz konform — über die industrielle Rückständigkeit, wo wir viel mehr Rückständigkeit haben als zum Beispiel in der Drainierung von Feldern, in der Weinkultur, Pferdezucht, Viehzucht u. s. w. Wenn dem nun so ist, so ist es eine der volkswirtschaftlichen Aufgaben der Staatswirtschaft, für diese Industrialisierung etwas zu tun. Wenn wir nun diese allgemeine Auffassung haben, so müssen wir zu der Erkenntnis gelangen, daß alle diese Fragen, mit denen wir uns in diesem Komitee beschäftigen, nur eines der Mittel sind, um diese Industrialisierung einerseits nicht aufzuhalten — ich unterstreiche das Wort — und anderseits zu fördern. Sie wissen alle, wie wir mit Ungarn in 10 oder 20 oder 30 Jahren — das weiß ich nicht — stehen werden.

Wir müssen uns heute schon ein Remplazement in der Weltwirtschaft dafür schaffen, wir wissen, welche Opfer jeder Balkanvertrag für die jetzige Landwirtschaft bringt und wie schwer es auf dem Balkan ist, ein Geschäft zu erhalten, schon aus dem Grunde, weil alle Benefizien, die wir kraft unserer Handelspolitik erreichen, allen Konkurrenten infolge der Meistbegünstigung ebenfalls zu gute kommen. Die frachtliche Nähe ist ja heute ein entschwundener Begriff, weil durch die verschiedenen Tarife, Schiffahrtsgesellschaften u. s. w. die ganze Welt nach Sofia und Philippopel ebenso billig kommt, wie von Wien.

Es ist also ein schwieriges und mühseliges Beginnen, mit dem wir in allen diesen Fragen zu tun haben, und es ist nur eines der wenigen Mittel, mit dem wir uns hier zu beschäftigen haben, unserem Export, unserer Industrialisierung im überseeischen Geschäft förderlich zu sein.

Wenn ich diese allgemeinen logischen Prämissen mir stelle, so kann ich absolut mit Herrn Kollegen Mahla mich nicht darin einverstanden erklären, daß der Steuerträger hiebei nichts tun hat.

Mitglied **Mahla**: Das habe ich nicht gesagt. Ich habe gesagt: bis zu einem gewissen Maße!

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer**: Ich muß mich auf den Standpunkt stellen, daß wir hier bestimmte Zwecke zu erreichen haben und daß wir in den Grenzen der fiskalen Möglichkeit diese Zwecke zu fördern haben. Ich sage ausdrücklich: in den Grenzen der fiskalen Möglichkeit, weil wir uns alle der Erkenntnis nicht verschließen, in welcher Finanzlage der Staat überhaupt sich befindet und daß wir mittelbar und unmittelbar zu all diesen Lasten, die wir hier beschließen, mit beizutragen haben und wir uns immer bewußt sein müssen, daß das alles mit aus unserer eigenen Tasche geht. Wenn ich also diese Gesichtspunkte voranstelle — und ich mußte es tun — so komme ich zu dem, was Herr Kollege Schweiger hier angeschnitten hat, was Herr Mahla als Fachmann bekräftigt hat und was von großer Bedeutung, für unsere Arbeit aber außerordentlich erschwerend ist. Die Herren sagen: ich kann keinen Tarif machen, der für eine größere Zeitperiode paßt. Wenn der Herr Referent uns anderseits sagt, daß er die Subvention der Schiffahrtsgesellschaft — nennen wir sie in concreto: Lloyd — von diesen Tarifkonzessionen abhängig macht, so wäre die logische Konsequenz, daß die Subvention eine schwankende wäre, je nach der Bedürftigkeit, je nach den höheren oder niedrigeren Tarifen oder mit anderen Worten, daß man eine Subvention in einer bestimmten

Digitized by Google

Höhe nur für eine kurze Zeit konstruieren könnte und daß diese Subvention dann nach den Veränderungen in der Tarifbildung herunter oder herauf gehen würde. Diese Schwierigkeit gestaltet sich aber um so größer, als die Tarifbildung wieder von der Tarifbildung anderer Häfen abhängig ist. Das Schiffahrtsgeschäft ist ein ganz eigentümliches. Es unterliegt keinem Zweifel, daß mit der industriellen Konjunktur einerseits und mit den verfügbaren Räumen auf den jeweils der Weltwirtschaft zur Verfügung stehenden Schiffahrtsparks anderseits die Frachtraten natürlicherweise entweder sehr nach oben oder sehr nach unten schwanken. Es ist zum Beispiel nicht ausgeschlossen, daß die Schiffskäufe, welche die russische Regierung jetzt in Deutschland macht, bei einer zufällig vielleicht nach dem Kriege kommenden Konjunktur wirtschaftlichen Aufschwunges eine große Erhöhung der Schiffsraten mit sich bringen würde.

Es kann auch der umgekehrte Prozeß im Laufe der Jahre eintreten. Konstruieren wir hier Schiffsraten. Diese Raten werden wir natürlich nur aufbauen können im bestimmten Verhältnisse zu den momentan gültigen, in Kraft tretenden Schiffsraten der konkurrierenden Häfen unter Berücksichtigung nicht nur der Destinationen und vielen Frachten, sondern auch vieler anderer mitspielender Umstände.

Diese Schiffsraten werden, wie die Herren sagen, vielleicht solche sein, bei welchen man das Geschäft nach den in Frage kommenden Ländern etwas wird fördern können. In zwei Jahren können aber diese Schiffsraten entweder unterboten werden durch die konkurrierenden Häfen oder sie können zu niedrig sein, und zwar aus dem Grunde, weil die ganze Konjunktur in der Weltwirtschaft eine solche sein kann, daß das Schiffsgeschäft mit viel größeren Frachtraten zu rechnen haben wird, und da bin ich vollständig der Ansicht des Kollegen Mahla, daß es absolut nicht im Interesse der österreichischen Volkswirtschaft gelegen sein kann, der indischen und chinesischen Volkswirtschaft Vorteile über das Maß hinaus zu bieten, welches notwendig ist, um für unsere Waren die Märkte zu erobern. Ich halte es für gleichgültig für unseren Export, ob wir Glasperlen die Einheit um drei oder vier Schillings fahren, wenn der Konkurrent nicht billiger ist, sondern teurer fährt. Wir wollen nur immer die Konkurrenz aushalten und das Geschäft machen, aber nicht kraft der gegenseitigen Konkurrenz der diversen Konkurrenten im Inlande eine Frachtenrate feststellen, die nicht der Industrie, sondern dem fremden Konsumenten zu gute kommen soll. Und dieser Erwägung entspringt ein Rattenkönig von Schwierigkeiten und ich muß mir, je mehr ich darüber nachdenke, der Aufgabe bewußt werden, daß es kolossal schwer ist, die an uns gestellten Fragen zu lösen. Ich muß mir ehrlich sagen, daß ich vielleicht dieser Aufgabe nicht gewachsen sein werde. Endlich noch ein Wort. Es wurde vom Herrn Kollegen Mahla die vom kaiserlichen Rate Schweiger angeschnittene Rekaktienfrage hier ins Rollen gebracht. Es ist bei den Staatsbahnen eines der größten Verdienste derselben, daß sie das Rekaktiensystem aufgehoben haben oder mit anderen Worten, daß sie die einem bestimmten Verfrachter zur Verfügung gestellten Frachtermäßigungen bei einem Minimalquantum von einem Waggon jedem anderen Verfrachter von derselben Station aus zur Verfügung stellen, so zwar, daß der kleine und der große Exporteur ganz gleichmäßig behandelt werden.

Es würde scheinen, daß dieses System, auch auf das Schiffsgeschäft angewendet, für eine subventionierte Linie sehr sympathisch erscheint, aber es scheint mir als Laien, daß auch hier Schwierigkeiten anderer Natur zu bewältigen sind, wie bei der Eisenbahn. Denken wir uns, daß wir einmal einen Tarif errichten von Triest nach Kobe, sagen wir für eine Tonne oder einen Kubikmeter, und daß wir dabei dieselben Frachtsätze zur Verfügung stellen wie bei tausend Tonnen im Laufe eines Jahres oder tausend Kubikmetern eines bestimmten Artikels. Was wird die Konsequenz sein? Wenn diese Frachtsätze nicht exorbitant billig sein werden, exorbitant billig, so wird sich die Möglichkeit ergeben, daß konkurrierende Schiffahrtsgesellschaften in konkurrierenden Häfen von dieser Schwäche der exportierenden Schiffahrtsgesellschaft, nennen wir sie Lloyd, Gebrauch machen und sagen werden: Ja, die fahren immer nur eine Tonne oder tausend Tonnen im Laufe des Jahres für einen Export zu demselben Preise. Wir machen dem großen Manne die Konzession, daß, wenn er 10.000 Tonnen — die Zahl ist übrigens ganz gleichgültig — im Laufe eines Jahres verfrachtet, wir ihm unter der Parität dieser gebundenen österreichischen Minimalsätze eine Rekaktie von 10 oder 20 Prozent gewähren. Sie werden dann das Schauspiel erleben, daß in bestimmten Relationen selbst im Hafen von Triest fremde Gesellschaften anlaufen werden, welche diese Frachten der von uns subventionierten Gesellschaft abknüpfen werden, und der Frachtsatz dann nicht mehr praktisch wird gehalten werden können für die Schiffahrtsgesellschaft einerseits und anderseits, was für unsere Exportbestrebungen und dem Wunsche, diese über Triest zu leiten, viel gefährlicher sein würde, daß dann im konkurrierenden Hafen die Waren dorthin ziehen werden, wo diese Fazilitäten geboten werden. Wir haben hier nach meiner Meinung mit neuen Schwierigkeiten zu tun. Wir können uns heute nicht über das große Programm in allen Details aussprechen, aber ich muß ehrlich und offen sagen, daß wir hier vor einer Reihe großer Schwierigkeiten stehen und ich weiß nicht, wie ich über diese Klippe hinwegkommen werde. Ich werde ganz glücklich sein, wenn die Herren des Lloyd, welche die Doppelaufgabe haben, einmal als Vertreter einer Privatgesellschaft dies in Zukunft so zu konstruieren, daß sie ihren bürgerlichen Gewinn ehrlich verdienen

soll und anderseits bestimmte volkswirtschaftliche Missionen für die österreichische Volkswirtschaft zu erfüllen, uns sagen, wie sie sich die Sache denken.

Ich stimme darin mit dem Referenten überein, daß man diese Sache nur machen kann im Einvernehmen mit dem künftigen Verfrächter. Wir als künftige Befrächter müssen ein Einvernehmen suchen mit dem Verfrächter. Ich kann bei der Politik der Industrialisierung Österreichs nicht vor einer oder zwei Millionen zurückschrecken. Ich kann nicht sagen, daß ich die Subvention für den Lloyd oder die betreffende Schiffahrtsgesellschaft nicht erhöhen kann, aber ich muß dafür bedeutend größere Leistungen für diesen Zweck der Industrialisierung haben und ich muß eine Formel konstruiert haben, wie ich das eine mit dem andern in Zusammenhang bringe. Und deswegen, bevor wir zu der weiteren Gestaltung der Sache kommen, muß ich wissen: Wie denkt der Lloyd über alles das, was die Herren Schweiger und Mahla hier angeschnitten haben?

Mitglied **Mahla**: Ich möchte nur hervorheben, daß ich nicht bemerkt habe, ich stehe von jeder Subventionierung des Lloyd ab. Das wäre ein Unding. Ich will nur das Prinzip gewahrt wissen, daß nicht der Gedanke vorherrschend sein soll, daß eine große Subvention erfolge, damit wir billige Tarife bekommen. Das soll nicht der Grundgedanke sein, der uns leitet. Aber, daß die Subvention nicht aus der Welt geschafft werden kann und daß der Staat den Lloyd nach wie vor zu unterstützen haben wird, wenn wir richtige Tarife bekommen, steht außer Frage.

Mitglied **Schweiger**: Herr Mahla meint, daß der Lloyd keine billigeren Raten erstellen solle als die Konkurrenz, weil billigere Tarife auch eine Konkurrenz der Exporteure untereinander hervorrufen. Ich will ein Beispiel dafür geben, was der Lloyd gerade für Gablonz geleistet hat. Hier ist ein Hamburger Tarif. Da heißt es: Glasperlen, Armbänder — wovon zirka 3000 Menschen in Gablonz leben — pro Kubikmeter 15 Schilling. In dem Lloydtarife heißt es: Pro 1000 Kilogramm 25 Schilling. Das heißt auf deutsch, wenn ich das auf 1000 Kilogramm umrechne, daß der Lloyd um den dritten Teil des Betrages wie die Konkurrenz fährt. Diesen Tarif haben wir — ich habe auch dazu gehört — mit größter Energie für Gablonz durchgesetzt, weil man uns dazu förmlich baranguiert hat. Ich habe ganze Tage mit Sektionschef Rößler zugebracht, um diesen Tarif durchzusetzen, weil behauptet wurde, wenn dieser Tarif nicht durchgesetzt werde, werden 3000 Menschen ohne Arbeit sein. Es würde also der Industrie nicht gedient sein, wenn wir gleiche Tarife wie die Konkurrenz hätten und das war das Großartigste, was in dieser Beziehung geleistet wurde, und dieser Tarif steht in der Welt einzig da.

Mitglied **Mahla**: Ich wollte Herrn Schweiger nur erwidern, daß derselbe Tarif heute von der Hansa in Hamburg gemacht wird für Glasperlen und Ringe. *(Mitglied Schweiger: Ich habe ja hier den Originaltarif!)* Er ist vielleicht nicht unterrichtet darüber. Wir verfrachten heute zu demselben Preise über Hamburg wie über Triest und es ist nur die Konsequenz davon gewesen, daß sich der Lloyd hat drücken lassen.

Ministerialrat **Delles**: Der Herr Referent hat in seinen Worten dem Handelsministerium einen gewissen Vorwurf gemacht, dahingehend, das Handelsministerium verdiene diesen Namen nicht. Ich kann das nur so deuten, es habe in der Lloydfrage nicht gehandelt. Es ist wahr, nach außen hin ist nichts bekannt geworden und es sollte nichts bekannt sein, obwohl es in den Zeitungen steht, daß wir uns mit der Lloydfrage intensiv beschäftigt haben und in interministeriellen Konferenzen gewaltig vorgeschritten sind. Ich kann bestätigen, daß wir mit den Verhandlungen so ziemlich fertig sind und daß die Hoffnung besteht, daß wir uns bereits in nächster Zeit mit dem Lloyd zusammensetzen werden. Über die Details der Verhandlungen bin ich nicht ermächtigt, Mitteilungen zu machen, speziell nicht in der Frage, die der Herr Referent an mich gestellt hat, bezüglich der Subventionsermittlung. Ich kann nur meine persönliche Ansicht aussprechen, ohne eine Verantwortung dafür übernehmen zu können. Meiner Ansicht nach muß man hier im Auge haben, daß erstens der Lloyd schließlich doch eine Erwerbsgesellschaft ist, welche mit einem bürgerlichen Gewinn arbeiten muß, anderseits muß man Rücksicht auf die finanziellen Mittel nehmen, welche dem Staat für diesen Zweck zur Verfügung stehen können.

Daraus folgt also, daß wir dem Lloyd einfach das an sich unrentable Geschäft auf irgend eine Weise rentabel machen müssen: bürgerlich rentabel natürlich. Das geht nur so, daß wir eine gewisse Rentabilitätsberechnung für die einzelnen Linien aufstellen. Das kann auch wieder nur so vorgenommen werden, daß zunächst ein genaues Itinerär ausgearbeitet wird. Dieses wird ja im großen und ganzen im Anschluß an die Vorschläge des Industrierates, mit denen sich ja der Lloyd in der letzten Konferenz hier so ziemlich einverstanden erklärt hat, aufgestellt werden, und es wird dann für die einzelnen Linien eine Rentabilitätsberechnung aufgestellt werden, wobei man selbstverständlich, besonders was die Betriebsausgaben betrifft, mit einer geschäftlichen Ökonomie wird rechnen müssen. Das Resultat aus diesen Berechnungen wird dann einfach die Basis für die Subventionsverhandlung bilden. Natürlich wird nicht der Betrag der Differenz zwischen Einnahmen und Ausgaben allein als Subvention angesehen werden können, sondern er wird wahrscheinlich gewisse Zuschläge erhalten müssen für gewisse Leistungen des Lloyd, für

Digitized by

die Post, für die Kriegsmarine und für die anderen Ressorts.

Andere Mitteilungen kann ich nicht machen, ich bitte, sich vorläufig mit diesen zu begnügen.

Mitglied **Günther**: Ich stehe auch auf dem Standpunkte des Herrn Dr. Kolischer: leicht ist die Sache nicht zu machen. Aber sie ist auch nicht unmöglich zu erledigen. Wenn ich von dem Gesichtspunkte ausgehe, daß die Frachten von Triest aus nach dem Orient, nach dem fernen Osten, nach Afrika, beziehungsweise alle jene Frachten, die durch den Suezkanal befördert werden, ungefähr eine um 2600—3000 Meilen kürzere Fahrt haben als von den nordischen Häfen, so müßte diese Differenz sich doch in Gulden und Kreuzern ausdrücken lassen. Es ist selbstverständlich, daß wir, wenn wir konkurrieren wollen, mit den großen Industriezentren des Nordens zu rechnen haben. Wenn sohin eine Fracht von Antwerpen zum Beispiel um so viel länger zu fahren hat, so müßte die Fracht von Triest aus um so viel niedriger sein und es müßte dabei dieselbe Einheit in Betracht gezogen werden. Wenn diese Einheit dann nicht ausreicht, müßte die Subvention eingreifen. Danach müßte die Subvention bemessen werden. Und ich glaube, daß ich, wenn ich mein Referat erstatten werde, auf diesen Umständen basieren und sagen werde, daß, wenn wir mit den nordischen und englischen Häfen konkurrieren wollen, diese Entfernungsdifferenz zwischen jenen und dem Triester Hafen in Betracht zu ziehen ist und dieselbe Einheit den Tarifen zu Grunde gelegt werden muß.

Mitglied Dr. **Frieß**: Ich wollte mich eigentlich dem anschließen, was Herr Oberbaurat Günther eben ausgeführt hat. Ich habe mich zwar durch die Übertragung des Korreferates über eine Reihe von Artikeln sehr geehrt gefühlt, muß aber offen gestehen, daß ich, trotzdem ich sonst ziemlich arbeitsfreudig bin, große Bedenken habe, wie diese Aufgabe zu lösen ist. Ich habe wiederholt namens der Zuckerindustrie mit dem Lloyd verhandelt. Es hat sich aber immer um die Erstellung von Frachtraten für bestimmte Relationen und für ein Jahr gehandelt. Das ist verhältnismäßig leicht. Man weiß, wie die Frachtraten der konkurrierenden Häfen sind und kann sich ein Bild machen. Wenn es sich aber andrerseits um die Erstellung von Tarifen für fünfzehn Jahre handelt, ist es beinahe unmöglich. Einen Tarif für fünfzehn Jahre festzulegen, ist ausgeschlossen.

Nun wurde zum Troste der Referenten erwähnt, daß die Konkurrenz ohnedies eingreift und der Lloyd im Falle der Konkurrenz gezwungen wäre, mit den Raten herabzugehen. In gewisser Beziehung ist das richtig, aber nicht vollständig, und daran krankt die Sache. Der Lloyd ist nämlich gezwungen, mit seinen Tarifen herabzugehen, und ist auch immer entsprechend herabgegangen, wenn diese Konkurrenz von Triest aus stattgefunden hat. Er ist aber selbstverständlich als Erwerbsgesellschaft gar nicht in der Lage, mit den Tarifen deshalb herabzugehen, weil von irgend wo anders ein billigerer Tarif erstellt wird. Er kümmert sich nicht um den Hamburger Tarif, sondern erst dann, wenn deutsche oder englische Schiffe den Triester Hafen anlaufen, ihm dort Konkurrenz machen und die Ware wegnehmen, findet eine Ermäßigung statt. Aber dieser Fall braucht uns nicht zu kümmern. Für uns ist es hauptsächlich wichtig, daß unsere Industrie konkurrenzfähig wird, nicht daß der Lloyd gegenüber fremden Schiffahrtsgesellschaften konkurrenzfähig wird, sondern unsere Industrie gegenüber der fremden Industrie, und es nützt mir gar nichts, wenn die Lloydfracht deshalb nicht ermäßigt wird, weil keine fremden Schiffe Triest anlaufen, wenn — um ein Beispiel von der Zuckerindustrie zu nehmen — gleichzeitig von Hamburg die Frachtraten so billig sind, daß die Deutschen uns aus unserem Absatzgebiete verdrängen. Die Hauptsache ist für uns, daß wir immer in einer richtigen Relation diesbezüglich sind.

Ich glaube also, daß von meinem Standpunkt das Referat nicht anders erstattet werden kann, als Herr Oberbaurat Günther erwähnt hat, daß wir nämlich die zukünftige Lloydfracht in ein Verhältnis zu den ausländischen Frachten bringen, wobei wir die geographische Lage von Triest berücksichtigen.

Wir haben aber auch Häfen, bei denen man von einem weiteren Seeweg nicht sprechen kann; speziell für die Zuckerindustrie, welche die Konkurrenz des Ostens zu bekämpfen hat, welche nach Konstantinopel und überhaupt im ganzen Levanteverkehr die russische Konkurrenz sehr stark zu bekämpfen hat, die noch dadurch wesentlich gefördert wird, daß die russische Zuckerindustrie unter bedeutend günstigeren Bedingungen arbeitet als die österreichische. Ich will aber zugestehen, daß es in diesem Punkte nicht möglich sein wird, die Produktionsdifferenz durch die Fracht auszugleichen; der Lloyd müßte da nicht nur umsonst fahren, sondern für die Fracht noch darauf zahlen. Aber ich glaube, daß es doch auch in diesem Falle notwendig ist, das möglichste zu tun, um die Konkurrenzfähigkeit der österreichischen Industrie zu wahren. Daß die Rücksicht auf die Konkurrenz der Gesellschaften da kolossal mitwirkt, sieht man zum Beispiel daraus, daß die Lloydfrachten zur Zeit, als die Courtgigesellschaft ihm lebhafte Konkurrenz gemacht hat, genau die Hälfte der jetzigen betrugen. Was die Konkurrenz vermag, sieht man auch daraus, daß der Lloyd heute nach Indien äußerst billige Frachtsätze, 10 Schilling pro Tonne offeriert, während wir zum Beispiel von Triest nach Konstantinopel 13½ Franks zahlen. Wir fahren heute nach Indien billiger als nach Konstantinopel. Das ist die Wirkung der Konkurrenz, die aber nur dann wirksam wird, wenn sie in Triest selbst stattfindet.

Digitized by Google

Ich glaube also, daß wir uns nur auf den Standpunkt stellen können, daß wir die Frachtraten von jenen aus den konkurrierenden Häfen abhängig machen. Dabei ist allerdings die große Schwierigkeit, wie dann die Subvention zu bemessen ist. Denn man muß sich doch auch auf den Standpunkt des Lloyd stellen, der eine bestimmte Subvention bekommt, dafür eine bestimmte Leistung garantieren soll und sich nicht ohne Erhöhung der Subvention zu einer größeren Leistung wird verpflichten wollen. Eine Verbilligung der Frachten aber, ob sie aus Konkurrenz- oder anderen Rücksichten erfolgt, ist eine höhere Leistung. Darüber wäre es sehr interessant, auch die Meinung der Herren Vertreter des Lloyd zu hören.

Mitglied v. **Pacher**: Bisher ist ausschließlich von den Exporttarifen die Rede gewesen. Ich darf wohl annehmen, daß auch die Importtarife in den Kreis der Betrachtungen des Komitees zu ziehen sind, denn sie sind ja in vieler Richtung für die Industrialisierung Österreichs, von der Herr Dr. Kolischer gesprochen hat, nicht minder wichtig als die Exporttarife. Es sind zum Beispiel — um von meinem Artikel, Baumwolle, zu reden — die Frachten, welche nach Bremen, Hamburg und Liverpool von Bombay und Kalkutta erstellt werden, zumeist niedriger als jene nach Triest, auch eine Anomalie, die abgeschafft werden sollte, weil sie die Konkurrenzfähigkeit der österreichischen Textilindustrie in ziemlich erheblicher Weise beeinträchtigt. Ich darf also wohl voraussetzen, daß die Importtarife für solche Industrieartikel auch in Betracht gezogen werden. *(Zustimmung.)*

Referent **Singer**: Ich werde mich in eine Diskussion nicht einlassen, denn, wenn die Anträge vorliegen werden, werden wir ohnedies viele umständliche Diskussionen haben. Die heutige Sitzung gilt ja nur der Vorbereitung der Arbeit. Eine Bemerkung aber möchte ich mir gegenüber Herrn Dr. Frieß und auch gegenüber Herrn Schweiger erlauben. Viele der Wünsche, die Sie ausgesprochen haben, sind schon in den Beschlüssen, welche der Industrierat über das Tarifwesen im Seeverkehr gefaßt hat, enthalten, zum Beispiel, was die eventuelle Reduktion der Tarife anbelangt, heißt es in selben:

„Keineswegs sollen die Tarife höher als jene konkurrierender Häfen sein, und mit Rücksicht auf die kürzere Linie soll eine verhältnismäßige Herabsetzung der Tarife bei Artikeln, für welche ein größeres Exportbedürfnis besteht, erfolgen."

Dasselbe gilt zum Beispiel von dem Wunsch des Herrn Schweiger auf Erstellung der Tarife ohne jeden Zuschlag und von manchem anderen mehr.

Gegen den Vorgang, den wir vorschlagen, hat sich nur Herr Schweiger in der Art ausgesprochen, daß er darauf hingewiesen hat, daß im Exportverein Referenten für die verschiedenen Destinationen bestellt wurden, während wir sie für die Artikel bestellen wollen. Ich glaube aber, daß unser Weg der praktischere ist, weil auf diese Weise der einzelne Referent, der in dem einzelnen Artikel viel sachkundiger ist, die Informationen und Erhebungen entsprechend wird besorgen können, während sonst alle Referenten Informationen über denselben Artikel einholen müssen. Ein starkes Material haben wir schon aus der Umfrage, die wir veranstalten und bei der die Handelskammern und Verbände einvernommen werden.

Das bemerke ich gegenüber einer, wenn auch privaten Äußerung des Herrn Hofrates Brosche. Ich glaube also, daß wir uns heute bescheiden können, die Referenten zu bestellen und sie zu bitten, ihre Referate etwa bis 15. Mai zu erstatten, so daß wir uns dann auch über alle Fragen, die heute in Anregung gekommen sind, äußern werden.

Vizedirektor **Brosch**: Ich glaube, mich nicht zu irren, daß die Absicht des Industrierates die ist, Tarife aufzustellen, welche der volkswirtschaftlichen Notwendigkeit entsprechen, und unsrerseits ist dazu nichts zu sagen. Es ist das genau unser Standpunkt, das heißt wir sehen ein, daß die Tarife derartig gehalten sein müssen, daß sie den Interessen entsprechen. Nachdem aber andrerseits ich mich nicht zu irren glaube, daß die Subvention des Lloyd aufgebaut werden soll auf der Basis der Rentabilitätsberechnung für die einzelnen Linien und da eben die Tarife im integrierenden Zusammenhange mit diesen Berechnungen stehen, so ist es wohl nicht nötig, zu betonen, daß die Subvention davon in hohem Maße abhängig sein muß, ob die neuen Tarife neue Konzessionen und wie große Konzessionen sie bedeuten. Ich muß noch hinzufügen, daß der mehrfach erwähnte Standpunkt, daß Tarifänderungen notwendig sein werden, im Laufe der Zeit ja wieder eine Änderung wird hervorbringen müssen. Es handelt sich nicht um kleine Änderungen in den Tarifen, sondern um eventuelle große Zugeständnisse, welche die Lage der Industrie erfordern könnte. Eine kleine Abhilfe ist ja in unserem Memoriale enthalten, welches der hohen Regierung vorgelegt wurde und in welchem darauf hingewiesen wird, daß es dringend notwendig wäre, eine Art Stammsubvention und eine flexible Subvention für die einzelnen Linien zu haben. Ich glaube, daß man durch diesen Modus den Ansprüchen der Industrie und des Lloyd gerecht werden könnte. Wenn dann eine Revision stattfindet, kann in gewissen Zeiträumen bei dieser Gelegenheit, ohne daß die Stammsubvention geändert werde, an der flexiblen Subvention geändert werden, was diesen Ansprüchen nicht entspricht. Es ist das nicht für den Lloyd allein von Vorteil, sondern auch für den Staat. Denn die

Digitized by Google

gewissen Ersparnisse, die bei der Gesellschaft gemacht werden können — und ich glaube selbst, man wird Ersparnisse machen können —, werden sich ja nicht in der ersten Zeit äußern können. Der Staat wird ja nach einiger Zeit in der Lage sein, die erzielten Ersparnisse bei der flexiblen Subvention in Betracht zu ziehen. Es ist nicht meine Sache, auf Details einzugehen. Es ist ein allgemeiner Wunsch, daß dies in späteren Sitzungen zur Sprache kommen soll und ich war leider bei der historischen Entwicklung der Tarife nicht zugegen. Es werden noch andere Herren, wie zum Beispiel kaiserlicher Rat Jarsch, der darin mehr Erfahrung besitzt und bei einer Diskussion der Details größere Sachkenntnis entwickeln kann, als ich, sprechen.

Ich möchte aber auf einen Punkt kommen, welcher Herrn kaiserlichen Rat Schweiger sehr am Herzen gelegen ist, ohne auf persönliche Verhältnisse anzuspielen, nämlich auf die Frage der Resaktien. Ich glaube, daß keine Schiffahrtsgesellschaft ohne Resaktien — das Wort hat einen odiosen Beigeschmack, man kann ja „Frachtzugeständnisse" sagen — arbeiten kann. Es würde ja das jedweden Unternehmungsgeist und jede individuelle Arbeit unterbinden, wenn wir jedem sofort solche Zugeständnisse entgegenwerfen würden, welche ein einzelner Bahnbrecher für einen Artikel, mit welchem er mit großer Mühe arbeitet, erhalten hat. Ein solcher Bahnbrecher ist Herr Schweiger. Er hat sich für den Export eines Artikels eingesetzt und ist an uns um Konzessionsfrachten herangetreten. Wir haben dieselben zugestanden und er hat damit etwas geleistet. Ich unterwerfe es dem Kriterium der Herren selbst, ob es gerecht ist, solche Frachtermäßigungen jedem anderen sofort auf dem Präsentierteller entgegenzubringen. Der Lloyd hat kein Interesse daran, ob er das einem macht oder zehn. Im allgemeinen aber glaube ich, daß jemand, der im großen Stile arbeitet und uns große Frachtsummen zuführt, gewiß die Berechtigung hat, von uns ein gewisses Entgelt zu bekommen. Ich weiß nicht, ob dies der Ansicht der Herren entspricht, aber es ist überall so. Ich glaube daher, daß an dem System dieser Resaktien, zugeschnitten nach dem Frachtausmaße, das uns gegeben wird, nicht gerüttelt werden sollte. Für uns kommt nur in Betracht, daß die Resaktie und die geheime Frachtrückerstattung eine wichtige und wirksame Waffe bei jeder Konkurrenz ist. Man hat dies bei der von Dr. Frieß angezogenen Courtagigesellschaft und deren Konkurrenz gesehen. Die wußte nie, welche Frachten sie gibt und hat Zugeständnisse gemacht, die die unseren überschritten haben, und das ist vielleicht mit ein Grund, warum sie so schnell verschwunden ist.

Es ist nicht im Interesse der Exporteure, die Konkurrenz zu vertreiben. Aber wenn eine Entente cordiale zwischen den Exporteuren und dem Lloyd bestehen soll, müssen auch wir darauf rechnen können, daß man uns, wenn wir den Export stützen, derart stützt, daß man uns die Konkurrenz, die uns zu übermäßig niedrigen Raten zwingt, vom Halse schafft. Courtagi war eine Gesellschaft, welche mit Raten gearbeitet hat — es waren Desperados —, die keiner anständigen Gesellschaft genügt hätten. Hat es sich eine Gesellschaft in den Kopf gesetzt, den Lloyd von Triest hinauszubringen, so muß sie auf anderen Linien derartige Vorteile haben, daß sie es sich leisten kann, drei Jahre unter den Tarifen zu fahren. Man kann vom Lloyd nicht verlangen, daß er sich solche Leute nicht vom Halse schafft.

Was die Abschaffung der Goldgulden betrifft, so ist diesem Wunsche schon teilweise Rechnung getragen. In der Levante werden wir in den nächsten Wochen die Tarife sämtlich auf Francs umstellen und es wird nötig sein, sie für Indien auf Schillings umzurechnen. Die Kronenrechnung würde ich nicht anraten. Es ist im internationalen Verkehre das beste, für Indien auf Schillinge und für die Levante auf Francs überzugehen und da die Herren mit dieser Berechnung immer zu tun haben, würde dies keine Erschwernis bedeuten.

Noch ein Wort über die Importtarife. Wenn die Erstellung von Exporttarifen auf große Schwierigkeiten stoßen wird, wie dies von verschiedenen Seiten betont wurde, so ist dies bezüglich der Importtarife in noch höherem Maße der Fall. Ich erkenne die Notwendigkeit, daß solche Importabmachungen, um sie nicht mit dem Namen Tarife zu bezeichnen, bezüglich einzelner Artikel stattfinden.

Ich möchte nur um eines ersuchen. Man hat die Ansicht ausgesprochen, wenn der Lloyd aus irgend einem Grunde auf gewisse Raten kommt, sollen diese zum Normaltarif werden. Dies wäre eine sehr harte Maßregel. Denn wenn wir durch die Konkurrenz gezwungen werden, eine Rate zu werfen, kann man nicht verlangen, daß wir diese Rate durch Jahrzehnte weiter schleppen, denn wir wollen doch haben, daß wir nicht Raten erstellen, welche die Industrie schädigen; wenn wir aber Raten erstellen, welche der Industrie dienlich sind, dann ist kein Grund vorhanden, solche Raten beizubehalten, wenn wir die Konkurrenz bekämpft haben.

Bezüglich der Gewichts- und Maßtarife ist die Hauptsache, wie die Artikel in den Gewichtstarif hineinkommen und wird das Verhältnis zwischen Maß und Gewicht entsprechend berücksichtigt, so ist es relativ gleichgültig, wie es geschieht. Bei einzelnen Artikeln mögen Ausnahmen bestehen.

Bezüglich der Durchtarife kann ich im Vertrauen sagen, daß wir aus zwei Gründen bei der Ostafrikalinie Schwierigkeiten gemacht haben, weil nämlich dort noch keine stabilen Verhältnisse sind. Wir wußten intern nicht, ob und wie lange wir auf der Linie bleiben und die Ereignisse der letzten Zeit haben uns in dieser Vermutung leider Recht gegeben. Wenn

Digitized by Google

fixiert sein wird, ob wir in Ostafrika bleiben, ist noch immer Zeit, auf die Details der Tarifabwicklung einzugehen. Ganz abgesehen davon sind die hohen Ausschiffungsspesen in Afrika, die teilweise variieren, eine Erschwerung für die ganze Frage der Abwicklung des Warenverkehres.

Ich möchte noch dem Vorwurfe begegnen, daß wir nur immer der Konkurrenz über Triest Rechnung getragen haben. In der letzten Zeit stimmt das durchaus nicht so ganz. Wir können doch, wie Herr Schweiger selbst bemerkt hat, nicht immer nachgeben, wenn jemand sagt, über Hamburg geht es billiger. Wir haben auch Kunden, die das in einer Weise ausnützen, die nicht ganz den tatsächlichen Verhältnissen entspricht, und das sind diejenigen, die sich am meisten beschweren, wenn man nicht gleich nachgibt. Im allgemeinen ist es unser eigenstes Interesse, wenn wir der Konkurrenz über Norden begegnen, denn wir sind heute nahezu die Fernsten.

Herr Schweiger hat vom Überschiffungsdienste mit anderen Gesellschaften gesprochen und gewünscht, daß der Lloyd und die fremde Gesellschaft separat die Tarife erstellen. Es besteht da teilweise eine Schwierigkeit, da die fremden Gesellschaften uns geheime Spezialraten geben und diese Ermäßigungen sind gewöhnlich sehr minimal, aber es ist den anderen Gesellschaften nicht angenehm, daß die Sache publiziert wird. Die Hauptsache ist, daß Tarife vorhanden sind, welche den Bedürfnissen entsprechen.

Einen Punkt muß ich noch als sehr wichtig wiederholen, daß, nachdem die Tarife kein Fixum für die Kontraktsdauer bedeuten werden, wenn überhaupt der Standpunkt der stabilen und flexiblen Subvention angenommen wird, diese flexible Subvention eine Änderung erfahren könne, wenn uns neue Opfer aufgebürdet werden. Das ist hochwichtig für uns, denn die Tarifzugeständnisse bedeuten solche Summen, daß man mit gutem Gewissen nicht einen Kontrakt übernehmen kann, ohne sich in diesem Punkte ein Ventil offen gelassen zu haben.

Bezüglich der Refaktien glaube ich, daß der Herr kaiserliche Rat Schweiger durch meine Erklärung befriedigt ist, und damit wäre die Sache aus der Welt geschafft. Die allgemeine Frage der Refaktien wird noch in den Detailbesprechungen zur Diskussion kommen.

Ich möchte bitten, was ich gesagt habe, in Erwägung zu ziehen. Ich spreche vom rein schiffahrtstechnischen Standpunkte und glaube, daß man uns nicht wird schädigen wollen. Es sprechen gegen die Abschaffung der Frachtzugeständnisse gewisse Bedenken, die ich bitte erwägen zu wollen.

Bezüglich des Zuckerexports sind die Verhältnisse etwas schwierig. Wenn wir selbst die dreifache Fracht zurückzahlen, statt daß man sie uns zahlt, so können wir doch dem Zuckerexport nach diesen Destinationen nicht mehr aufhelfen. Denn die Konkurrenz des russischen Zuckers ist eine derartige, daß man gegen dieselbe einfach nicht aufkommt. Übrigens waren die Preisschwankungen in dem Artikel im vergangenen Jahre derartige, daß sie am klarsten beweisen, wie wenig eine Frachtdifferenz dabei zu sagen hat.

Mitglied Dr. **Kolischer:** Das dauert aber nicht ewig!

Vizedirektor **Brosch:** Wir wollen uns ja vernünftigen Anforderungen nicht verschließen. Wir haben ja ein Interesse daran, Zucker zu führen. Wenn der österreichische Zucker nicht geht, führen wir keinen und die kleinste Fracht ist uns lieber als keine.

Noch eine Frage, die später wohl sehr stark diskutiert werden wird, ist die der kürzeren oder der längeren Fahrten. Allerdings ist die Position von Triest für den Export nach gewissen Häfen bedeutend günstiger. Ich möchte aber nur ersuchen, in ganz rationelle Rücksicht zu ziehen, wie viel schwerer verschiedene andere Bedingungen für Triest sind, wie schwer sich das Warengeschäft infolge der engen Verhältnisse im Triester Hafen für uns abwickelt, wie viele andere Anforderungen an uns deshalb gestellt werden, weil wir gerade über Triest gehen und um wie viel weniger überhaupt das Bestreben der Ware ist, über Triest zu gehen und welche Opfer wir dem schon bringen müssen. Es ist ganz richtig, daß wir dafür eine kleine Ersparnis dadurch haben, daß wir eine kürzere Fahrt haben.

Generalagent Ritter v. **Jarsch:** Die Herren werden doch zugeben, daß es ungemein schwierig ist, den richtigen Normaltarif herauszufinden. Deshalb glaube ich, daß unsere Gesellschaft es nur mit Freude begrüßen kann, wenn diese Frage auch praktische Herren, die im Export drin stehen, mit uns durchgehen. Auf eines aber möchte ich doch hinweisen, weshalb es wahrscheinlich sehr schwer sein wird, den richtigen Tarif zu finden und weshalb ich glauben möchte, daß es sich nicht sehr empfehlen würde, den Tarif derart herabzusetzen oder derart für uns zu erschweren, daß damit niemandem geholfen ist. Die Ziffer, die auf dem Papiere steht, spielt schließlich gar keine Rolle. Die Bahnen haben Normaltarife. Ich stehe seit x Jahren im Verkehrsleben und habe eine reiche Erfahrung darin. Lesen Sie die Publikationen: für jede Bahn tausende im Jahre, lauter Ausnahmen. Der Normaltarif gilt gar nichts, sondern jeder, der ein bedeutendes Geschäft zu machen hat, wendet sich an die Bahn um Nachlaß. Dasselbe geschieht beim Lloyd. Die jetzigen Tarife sind vielleicht gut oder schlecht, aber sie sind nicht gar so schlecht, weil sie gewisse Vorteile bieten, welche die publizierten Tarife der anderen Gesellschaften nicht ausweisen.

Die meisten Artikel gehen bei uns schon nach Gewicht. Speziell nach Indien haben wir die Vorschrift von 500 Kilogramm Standard pro Kubikmeter.

Digitized by Google

Es kann sich also jeder ausrechnen, was er an Fracht zu bezahlen hat. Wenn sie ihm zu hoch erscheint, kommt er zum Lloyd und sagt: ich kann es nicht bezahlen, um so mehr dann, wenn er sich von anderen Gesellschaften hat die Raten geben lassen. Der Lloyd ist gezwungen, nachzugeben und hat es immer getan, um das Geschäft zu haben. Nachdem die sogenannten Rekaktien gestreift wurden, möchte ich auch darüber etwas bemerken. Das Verlangen, daß die Rekaktien jedem zugänglich sein sollen, müßte zur Folge haben, daß sie publiziert werden. Was erreichen Sie damit? Nehmen Sie zum Beispiel den Artikel Papier. Wir machen mit irgend einem Papierexporteur einen größeren Abschluß und sind dann gezwungen, es zu publizieren. Die deutsche Konkurrenz liest das, richtet ihre Preise wieder nach der Publikation ein und Sie verlieren das Geschäft hier, während es doch für Sie viel vorteilhafter ist, wenn Sie das Geschäft mit uns allein gemacht haben und Sie allein davon wissen. Das sollte man bei den Verhandlungen überhaupt nicht streifen. Die Hauptsache wäre, daß ein gesunder Normaltarif herauskommt. Die Interessen des Lloyd und die Ihrigen decken sich ja. Wenn wir Ihnen nicht entgegenkommen, haben wir keine Ladung. Ich wüßte nicht, daß irgend ein kommerzieller Direktor des Lloyd dahin arbeiten würde, daß er einfach sagt: ich will keine Ladung. Darum möchte ich bitten, daß man auch dem Lloyd in allen diesen Dingen eine gewisse kommerzielle Beweglichkeit zugesteht und ja nicht in den Fehler verfällt, der bei manchen Dingen vorgekommen ist — ich will nicht sagen: seitens des Industrierates — daß man schablonisiert. Auf diese Weise kommt man zu nichts, das bringt weder Ihnen noch uns Gewinn.

Es ist gesagt worden: wir berücksichtigen die fremden Häfen nicht.

Ich würde mir erlauben, Ihnen einen Brief vorzulesen, aus dem Sie entnehmen werden, daß die Leute draußen im Reiche sich mit unseren Verhältnissen viel mehr beschäftigen als vielleicht wir. Es ist ein Brief von der Hamburg-Amerika-Linie. Sie schreibt: „Von unseren Verladern nach Ostasien hören wir regelmäßig Klagen über unsere hohe Fracht . . . .“

(Verliest den Brief bis zu den Worten: „. . . . unbegreiflich niedrige Triester Frachten . . . “.)

Mitglied Dr. **Kolischer**: Sie sind ja kartelliert!

Generalagent Ritter v. **Jarsch**: Absolut nicht! *(Widerspruch und Zwischenrufe.)*

Mitglied Dr. **Kolischer**: Wir hören es anders! Ob der Brief bestellt ist, weiß ich nicht.

Generalagent Ritter v. **Jarsch**: Absolut nicht! *(Setzt die Verlesung des Briefes fort.)*

Was die Distanzverhältnisse betrifft, so mache ich darauf aufmerksam, daß die Sache doch nicht ganz so ist, daß die Fracht von Triest aus dem Grunde billiger sein muß, weil es näher ist. Die Gestehungskosten in Triest sind tatsächlich höhere.

Mitglied **Günther**: Darum die Subvention!

Generalagent Ritter v. **Jarsch**: Die Subvention reicht für alle diese Verhältnisse nicht aus. Wir sind heute schon vertragsmäßig gezwungen, viel Schiffsmaterial und alles in Triest zu kaufen. Da können die Herren in Hamburg, in England u. s. w. doch alles billiger herstellen. Die Kohle ist nach Triest doch teurer als nach Hamburg und als in England. Das sind doch Faktoren, mit denen man rechnen muß. Die Steuerleistung des Lloyd ist eine bedeutend höhere als die der auswärtigen Gesellschaften. Ich wollte also nur erwähnen, daß die Verhältnisse für uns ungemein schwer sind.

Ich will zu dem Schlusse kommen, daß es sich empfehlen würde, daß der Normaltarif derart gestaltet wird, daß beiden Interessen gedient wird. Ich glaube, daß das sehr leicht möglich ist und ohne daß wir dabei Schaden haben.

Mitglied **Mahla**: Ich entnehme aus den Ausführungen der beiden Herren Vertreter des Lloyd, daß sie an dem einen Punkte festhalten, der für mich gerade den Schwerpunkt in den ganzen Verhandlungen bilden wird, an dem Punkte der Rekaktien. Es ist zwar vorhin von dem Herrn Vorsitzenden gebeten worden, man solle über solche Details heute nicht sprechen, ich muß aber doch nochmals darauf zurückkommen. Herr kaiserlicher Rat Jarsch hat zum Beispiel einen Grundsatz aufgestellt: Wenn wir die Rekaktien veröffentlichen, wird die deutsche Konkurrenz sofort davon erfahren, sie wird sich danach einrichten und schließlich den ganzen Artikel, der von Österreich gemacht wurde, wieder wegziehen und ihrerseits das Geschäft machen. Ich erblicke darin die große Gefahr nicht. Ich erblicke die Gefahr für die konkurrierenden Exporteure, daß man dem einen eine Rekaktie gewährt, dem anderen aber es zur Unmöglichkeit macht, sie zu erlangen, indem man ihm gar nichts sagt. Der Mann erscheint mit dem Artikel, zum Beispiel Papier, das in China eine große Rolle spielt, plötzlich zu einem um so und so viel niedrigeren Preis, als es bisher geschehen ist. Jeder zerbricht sich den Kopf darüber; man weiß, das Papier kostet bei der Schlöglmühl so viel, die Fracht so viel, auf einmal offeriert er um so viel billiger und ist konkurrenzfähiger als der andere.

Es denkt kein Mensch daran, daß es deshalb ist, weil der betreffende Herr zum Lloyd gekommen ist und den Herren dort in besonders eindringlicher Weise klargemacht hat, daß sie auf diese Weise das Schiff füllen u. s. w. Es wird dem Einzelnen verschwiegen, er steht vor einem Rätsel. Und es handelt sich nicht

nur um den Verdienst bei dem einen Geschäft, sondern um eine Reihe von Geschäften, die das nach sich zieht. Darin liegt die Ungerechtigkeit.

Ich habe nichts dagegen, daß die Publikation nicht in den öffentlichen Blättern erfolgt, aber lassen Sie es die Interessenten wissen. Wenn Sie für Asbest von 34 Shilling auf 12 heruntergegangen sind, so sagen Sie auch demjenigen, der ein Interesse daran hat, daß er dieselbe Rate auch in Anspruch nehmen kann, wenn er das und das Quantum verschifft und er wird sich auch Mühe geben.

Darin liegt die Ungerechtigkeit, die der Lloyd bisher begangen hat. Gerade diese Schweigsamkeit hat zu der Konsequenz geführt, daß es so vielen Leuten unmöglich gemacht wurde, das Geschäft weiter zu führen. Da werde ich als Referent in meinem Fach den Hauptwert darauf legen, daß keine Refaktien gegeben werden, die den Interessenten nicht auch bekannt werden.

Es braucht nicht an die große Glocke gehängt zu werden, wie zum Beispiel die Bahnrefaktien, die alle veröffentlicht werden, um dem Bedenken zu begegnen, das Herr kaiserlicher Rat Jarsch vorgebracht hat. Aber es muß gesagt werden: von heute an kostet die Fracht für den und den Artikel bei einem Minimalquantum von so viel, so und so viel. Da kann sich jeder anständige Mensch darnach richten und ist nicht vor ein Rätsel gestellt, das er nicht lösen kann.

Vizedirektor **Brosch:** Herr Mahla hat bemerkt, daß wir einen absolut schroffen Standpunkt bezüglich der Refaktien einnehmen. Das ist absolut nicht unser Fall. Wir haben alle Punkte erwogen, in denen für uns das System der nichtoffiziellen Frachtraten von Vorteil ist. Einen schroffen Standpunkt nehmen wir durchaus nicht ein. Und wenn vielleicht das System manchmal in einer Weise gehandhabt würde, die den Interessen einzelner Exporteure nicht entsprochen hat, so stehen wir durchaus nicht an, unser Verhalten in einer Weise zu korrigieren, wie es diesen Interessen besser entspricht. Ich möchte ersuchen, in dieser Sache etwas Vertrauen zu uns zu haben. Es ist ja das eine eminente Vertrauenssache.

Um einen Schritt näher gekommen sind wir uns ja schon durch die Bemerkung, die Herr Mahla gemacht hat, daß es nicht notwendig ist, solche Dinge an die große Glocke zu hängen. Darin liegt für uns der Schwerpunkt. Unsere Interessen würden schwer geschädigt, wenn wir alles an die große Glocke hängen würden, daß wir eventuell einzelnen Interessenten in gewissen Hauptartikeln irgendwie Konzessionen machen.

Wir hoffen in Zukunft in demselben engen Kontakt mit allen Interessenten zu sein und werden dafür sorgen, daß wir diesen Kontakt dazu ausnützen werden, die Meinungen auszutauschen über die jeweiligen Bedürfnisse. Es ist dies auch unser Standpunkt und ich bitte, daß die Basis der künftigen Verhandlungen gegenseitiges Vertrauen, auch zur Leistung des Lloyd sei.

Mitglied **Schweiger:** Ich will eine Aufklärung über diesen Brief geben. Die deutsche Gesellschaft behauptet, daß der Lloyd um 1490 Mark billiger eine Post verfrachtet habe, als sie es aus Hamburg tut. Regulär ist das nicht der Fall, es ist das eine Ausnahme und das haben die Leute in Hamburg herausgegriffen, um den Lloyd zu verlocken, die Raten zu erhöhen. Der Fall erscheint mir so merkwürdig, daß ich glaube, die Ware wurde nach Triest gesendet, um die Fracht auszunützen. Warum waren die Leute im stande, sogar die hohe Bahnfracht zu überwinden, um von Triest aus zu konvenieren? Es handelt sich um Geschirr, da gibt es Eßträger, Teller ꝛc. Das waren nun Eßträger, die haben 220 Tonnen gemessen und nur 60 Tonnen gewogen. Wären es Teller gewesen, dann wäre es umgekehrt gewesen. Nun hat der Lloyd für Emailgeschirr eine einzige Rate und deshalb hat man die schwere Ware nach Hamburg geschickt und die leichte nach Triest. Solche Auswüchse werden wir ausmerzen müssen, aber ich muß den Nimbus vom Lloyd nehmen, daß er um 1490 Mark billiger gewesen sei.

Referent **Singer:** Wir haben die Herren vom Lloyd zu uns gebeten, um Gelegenheit zur Aussprache zu geben. Ich begreife, daß sie in letzter Zeit viele ihnen unbequeme Äußerungen hören mußten und Gelegenheit nehmen, sich in einer Weise zu verbreiten, die über die Grenze hinausgeht, die wir der heutigen Verhandlung gezogen haben. Wenn ich darauf nicht eingehe, wollen sie daraus nicht schließen, daß ich und meine Herren Kollegen allem zustimmen. Wir werden bei der meritorischen Debatte Gelegenheit haben, auf diese Fragen zurückzukommen. Feststellen will ich aber, worin wir uns näher gekommen sind. Da ist vor allem die Erklärung des Lloyd, daß Normaltarife zwar sehr schwer zu erstellen sind, aber daß es möglich ist, sie im Einvernehmen mit uns auszuarbeiten. Die Notwendigkeit der jeweiligen Revision der Tarife ist auch unsere Ansicht gewesen. Das dritte ist die Abhängigkeit der Tarife von der Subvention. Es ist nicht möglich, in dieser Weise darauf einzugehen, weil man die Subvention nicht darnach erhöhen oder erniedrigen kann, ob diese Ware einen höheren oder niedrigeren Tarif hat, man könnte nur mit der Gesamteinnahme die Subvention in Verbindung bringen und es wird sich vielleicht die Notwendigkeit ergeben, bei einer gewissen Verkehrsmenge nach gewissen Gebieten, wohin wir den Verkehr leiten wollen, die Subvention zu modifizieren.

Direktor Brosch vermeint, daß, wenn wir die Tarife herabsetzen, man die Subvention wird erhöhen müssen. Man muß aber nicht immer mit dem passiven Lloyd kalkulieren. Hoffen wir auf eine Besserung der Lage desselben und daß es sich nicht um Subventionserhöhungen, sondern um Ertragsverminderungen

Digitized by Google

handeln wird und daß unter diesem Titel Tarifrevisionen werden stattfinden können.

Vorsitzender: Wir kommen zur Abstimmung über die Bestellung von Korreferenten, und zwar:

Herr Escher — Kolonialwaren;

Dr. Frieß — Malz, Zucker, Spiritus, Liköre, Mehl, Hopfen;

Günther — Blei in Blöcken, Eisenstangen, Roheisen, Eisenbahnschienen, Eisen- und Stahldraht, Maschinen, Eisen- und Stahlwaren;

Dr. Kolischer — Papier, Pappendeckel, Zellulose, Holzparketen, Möbel aus gebogenem Holze.

Mahla — Glasperlen, -Prismen, Knöpfe aus Glas, Hohlglaswaren.

Pacher — Textilwaren aller Art;

Dr. Schenker-Angerer und Schweiger — die übrigen Artikel.

Mitglied **Mahla:** Ich möchte bitten, da der Artikel Kurzwaren für Gablonz von großer Bedeutung ist, hier zu unterscheiden und zu sagen, Kurzwaren für Herrn Schweiger, Bijouterien Mahla.

Vorsitzender: Ich halte das nicht für angezeigt; sonst könnte zum Beispiel Herr Kohn verlangen, daß ihm das Referat für gebogene Möbel erteilt wird. Sie können ja Ihr Gutachten bei Erstattung des Referates Schenker-Schweiger abgeben. Es bleibt also dabei, daß die restlichen Artikel den Herren Schweiger und Schenker zugewiesen werden.

Mitglied v. **Pacher:** Ich möchte die Anregung geben, daß sämtlichen Referenten von seiten des Bureaus eine Zuschrift zukomme, worin sie beauftragt werden, das Referat über diese und jene Artikel zu erstatten. *(Zustimmung.)*

Vorsitzender: Ich stimme dem zu; auch muß das Bureau ersucht werden, Herrn Escher, der nicht hier ist, zu befragen, ob er geneigt ist, das Referat zu übernehmen.

Sind die Herren mit der Verteilung der Referate einverstanden? *(Zustimmung.)* Sie ist beschlossen.

Mitglied **Günther:** Ich möchte mir die Bitte erlauben, daß das Protokoll der heutigen Sitzung den Korreferenten möglichst bald zugeschickt werde.

Ministerialrat Dr. **Brosche:** Ich werde dafür Sorge tragen, daß es sobald als möglich fertiggestellt wird.

Vorsitzender: Sind die Herren einverstanden, daß zu den Sitzungen des Komitees Exporteure als Experten eingeladen werden? Es ist kein Einwand dagegen erhoben. Ich möchte den Herren noch sagen, daß die Herren Korreferenten von der Voraussetzung bei ihren Arbeiten ausgehen werden, daß der Eisenbahnanteil an dem Levantetarif auch für alle Exporte via Triest gelten solle. *(Abgeordneter Dr. Kolischer: Worüber wir eine Erklärung des Eisenbahnministeriums noch erwarten!)*

Mitglied **Mahla:** Es wurde vorher vom ostafrikanischen Dienste gesprochen. Da kann man ja auch die Eisenbahnanteile mitberücksichtigen.

Referent **Singer:** Was für den Levantetarif bewilligt wurde, gilt für alle Tarife, das heißt, wo die Eisenbahnanteile höher sind als im Levantetarif, sollen sie ermäßigt werden.

Vorsitzender: Zum Schlusse glaube ich das Einverständnis der Herren zu besitzen, wenn ich der Anschauung Ausdruck gebe, daß mit Rücksicht auf die Erklärung des Herrn Hofrates Delles die Art der Behandlung der Subventionsfrage, wenn sie mit der nötigen Aufmerksamkeit verfolgt wird, als eine zweckentsprechende angesehen werden kann. *(Zustimmung.)*

Hiemit ist unsere Tagesordnung erschöpft und ich schließe die Sitzung.

Schluß der Sitzung: 12 Uhr 30 Minuten.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Verhandlungen und Beschlüsse

des

Industrierates.

4. Heft.

Gesellschaften mit beschränkter Haftung.

I.

Herausgegeben vom Bureau des Industrierates im k. k. Handelsministerium.

Wien 1905.
Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Digitized by

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorbemerkung	5
Antrag des Mitgliedes Friedrich Pacher v. Theinburg, betreffend die Begutachtung des Gesetzentwurfes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung	7
Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 3. Sitzung der II. Abteilung des Industrierates vom 5. Dezember 1904	7
Beratungen des Referentenkomitees	10
Bericht der Referenten	10
Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 4. Sitzung der II. Abteilung des Industrierates vom 11. Februar 1905	34
Anträge der II. Abteilung	58
Auszug aus dem stenographischen Protokolle der X. Plenarsitzung des Industrierates vom 13. und 14. Februar 1905	59
Beschluß des Industrierates	77
Anhang (Gesetzentwurf samt Motivenbericht)	79

Digitized by Google

Vorbemerkung.

Der Entwurf eines Gesetzes, betreffend Gesellschaften mit beschränkter Haftung, wurde mittels Zuschrift Seiner Exzellenz des Ministerpräsidenten als Leiter des Justizministeriums vom 20. November 1904 dem Präsidium des Herrenhauses mit dem Ersuchen übersendet, denselben als Regierungsvorlage der verfassungsmäßigen Behandlung zuführen zu wollen. Die erste Lesung dieses Gesetzes wurde auf die Tagesordnung der 43. Sitzung der XVII. Session des Herrenhauses vom 7. Dezember 1904 gesetzt und in derselben das Gesetz zur Vorberatung jener Spezialkommission zugewiesen, welche das Herrenhaus zur Vorberatung des Gesetzentwurfes über den Scheck eingesetzt hat.

Dem Industrierate wurde dieser Gesetzentwurf mittels Zuschrift Seiner Exzellenz des Handelsministers vom 2. Dezember 1904 zur Begutachtung zugewiesen; schon vorher hatte das Mitglied Friedrich Pacher von Theinburg den Antrag eingebracht, daß sich die II. Abteilung des Industrierates mit diesem Gegenstande befasse.

Die II. Abteilung wies in der 3. Sitzung vom 5. Dezember 1904 den Gesetzentwurf einem Referentenkomitee, bestehend aus den Mitgliedern Ludwig Neurath, Friedrich Pacher v. Theinburg, Eduard Palmer, N. Scheffel und Julius Singer, zur Berichterstattung zu.

Das Referentenkomitee beschränkte sich, von der Überzeugung ausgehend, daß der Kernpunkt des ganzen Gesetzes in den steuerrechtlichen Bestimmungen des § 107 des Entwurfes enthalten sei, und mit Rücksicht auf den Umstand, daß die zur Vorberatung des Gesetzes vom Herrenhause eingesetzte Kommission in die Beratung dieses Gegenstandes bereits eingegangen war, vorläufig auf die Berichterstattung hinsichtlich des § 107 des Gesetzentwurfes und legte seinen in mehreren Sitzungen durchberatenen Bericht der II. Abteilung zur Annahme vor. Bei der über die Anträge des Referentenkomitees in der 4. Sitzung der II. Abteilung vom 11. Februar 1905 durchgeführten Beratung wurden die Referentenanträge mit einigen Abänderungen angenommen.

Die Anträge der II. Abteilung wurden in der X. Plenarsitzung des Industrierates vom 14. Februar 1905 vollinhaltlich zum Beschlusse erhoben. Gleichzeitig wurde die II. Abteilung ermächtigt, das Gutachten über die in der X. Plenarsitzung nicht erörterten Paragraphen des Gesetzentwurfes, falls dasselbe nicht mehr zur Verhandlung im Plenum kommen könnte, im Namen des Industrierates endgültig abzugeben.

Wien, am 28. März 1905.

Bureau des Industrierates.

Dr. Brosche.

1.

Antrag des Mitgliedes Friedrich Pacher v. Theinburg, betreffend die Begutachtung des Gesetzentwurfes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung.

Dem Reichsrate wurde unterm 21. November d. J. der längst angekündigte Entwurf eines Gesetzes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung vorgelegt.

Bei der außerordentlichen Wichtigkeit, welche dieser Gesetzentwurf für die weitere Entwicklung der heimischen Industrie hat, und bei dem Umstande, daß das in der IX. Plenarsitzung des Industrierates vom 19. April 1904 gewählte „Spezialkomitee für die Frage der Besteuerungs- und Aktiengesetzreform rücksichtlich der industriellen Aktiengesellschaften", in dessen Arbeitskreis sinngemäß auch die Begutachtung dieses Gesetzentwurfes fallen würde, geschäftsordnungsmäßig nicht in der Lage ist, ohne Auftrag des Plenums sich auch mit diesem Gegenstande zu befassen, stelle ich den Antrag:

Die II. Abteilung wolle Referenten zur Begutachtung des Gesetzentwurfes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung bestellen und bei der Wahl derselben möglichst die dem vorerwähnten Spezialkomitee angehörenden Mitglieder des Industrierates berücksichtigen.

Wien, den 26. November 1904.

Friedrich v. Pacher.

2.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 3. Sitzung der II. Abteilung des Industrierates vom 5. Dezember 1904.

Vorsitzender Obmann **Vetter:** Ich habe den Herren die Mitteilung zu machen, daß seitens des Herrn Handelsministers an das Bureau des Industrierates folgende Zuschrift gelangt ist:

Z. 6079/H. M.

„An das Bureau des Industrierates im k. k. Handelsministerium.

Auf Grund des § 1 des Allerhöchst genehmigten Statutes des Industrierates lade ich denselben zur Abgabe eines Gutachtens über den Gesetzentwurf über Gesellschaften mit beschränkter Haftung ein. Zugleich finde ich diesen Gesetzentwurf auf Grund der § 5 und 6 der Geschäftsordnung der II. Abteilung des Industrierates zur Beratung zuzuweisen.

Wien, am 2. Dezember 1904.

Der k. k. Handelsminister: Call."

Gleichzeitig mit dieser Zuschrift erlaube ich mir nun, den unter Punkt 11 der Tagesordnung angeführten Antrag unseres Mitgliedes Friedrich Pacher v. Theinburg mit zur Beratung zu bringen, der sich eigentlich, dem Schreiben des Herrn Handelsministers zuvorkommend, bereits mit dieser Angelegenheit beschäftigt und dahin geht: die II. Abteilung wolle Referenten zur Begutachtung des Gesetzentwurfes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung bestellen. Ich bin überzeugt, daß die Herren voll und ganz damit einverstanden sind, daß wir diesen überaus wichtigen Gesetzentwurf in den Kreis unserer Beratung ziehen, und ich erlaube mir zunächst Herrn v. Pacher zu einer kurzen Begründung seines Antrages das Wort zu erteilen.

Mitglied v. **Pacher**: Als ich den Antrag einbrachte, der Industrierat möge zur Begutachtung des vorliegenden Gesetzentwurfes Referenten bestellen, war die Zuweisung an den Industrierat noch nicht erfolgt. Inzwischen ist dies in dankenswerter Weise durch den Herrn Handelsminister geschehen und der eigentliche Zweck des Antrages damit erreicht. Ich möchte aber doch meinem lebhaften Bedauern darüber Ausdruck geben, daß diese Zuweisung so spät erfolgt. Der Industrierat ist ja kein beschließendes, sondern ein beratendes Organ. Er heißt: Industrie-Rat. Wenn er raten soll, muß er raten, so lange es noch Zeit ist, nicht aber wenn die Kugel aus dem Rohr ist, wenn die Regierung schon zu der Sache Stellung genommen hat, dem Reichsrate gegenüber sich engagiert hat und an dem Gesetzentwurfe eigentlich gar nichts mehr zu ändern ist. Das ist ein beklagenswerter Zustand, der die Tätigkeit des Industrierates in der empfindlichsten Weise einschränkt.

Ich möchte mir daher zunächst erlauben, den Antrag zu stellen: Die Abteilung beschließe, daß das Bureau des Industrierates an Seine Exzellenz den Herrn Handelsminister mit der Bitte herantreten möge, daß er, von dessen Wohlwollen für die Industrie wir gewiß alle überzeugt sind, seinen ganzen Einfluß dahin geltend mache, daß Gesetzesvorlagen von so weittragender Bedeutung, welche das Wohl und Wehe der Industrie in so intensivem Maße betreffen, wie gerade dieser Gesetzentwurf, dem Industrierat in jenem Stadium zur Beratung zugewiesen werden, in dem sie noch nicht den gesetzgebenden Körpern vorgelegt sind, daß also der Industrierat in die Lage versetzt werde, die Gesetze im voraus zu beraten und daß auf Grund dieser Beratungen der beteiligten Ministerien mit den Vertretern der Industrie dann die eigentlichen Gesetzentwürfe erst zu stande kommen.

Mitglied Oberbaurat **Günther**: Wegen des Reichsrats braucht man sich nicht zu beunruhigen. Das hat Zeit!

Mitglied v. **Pacher**: Jawohl. Was die Sache selbst betrifft, so glaube ich, daß sämtliche Herren mit mir von dieser Vorlage den Eindruck der allergrößten Enttäuschung empfangen haben dürften. Nicht eine von den Erwartungen, die wir an den Gesetzentwurf geknüpft haben, ist in Erfüllung gegangen. Er ist voll von fiskalischem, leer vom volkswirtschaftlichem Geiste. Die Herren werden mir darin, glaube ich, vollkommen zustimmen. Und doch wäre hier Gelegenheit geboten, die zahlreichen Sünden, die durch die maßlose Besteuerung der Aktiengesellschaften an der Entwicklung unserer Industrie begangen worden sind, wenigstens teilweise gut zu machen.

Ich halte es für viel zu früh, heute in die meritorische Beratung einzelner Punkte einzugehen, insbesondere deshalb, weil unsere Tagesordnung ohnedies so reichhaltig ist und der Gesetzentwurf erst so kurze Zeit vorliegt, daß die Mehrzahl der Herren einen eigentlichen richtigen Überblick wohl noch nicht haben werden. Erwähnen möchte ich aber nur noch, daß der Eindruck bitterster Enttäuschung über diesen Gesetzentwurf bei mir um so stärker ist, als ich darin gewissermaßen eine Antwort auf die ungarische Industriepolitik erblicke. Wenn von keinem anderen so hätte doch von dem Gesichtspunkte, daß endlich einmal der ungarischen Industriepolitik mit ihren Steuererleichterungen, mit ihren Frachtbegünstigungen, mit ihren Subventionen von österreichischer Seite ein Paroli geboten werde, eine wirkliche industriefreundliche Tat geschehen sollen. Wollen wir mit verschränkten Armen zusehen, wie das österreichische Kapital über die Leitha wandert, dort sich magyarisiert und dann die österreichische Industrie bekämpft? *(Zustimmung.)* Zu der erwähnten Tat wäre gerade dieser Gesetzentwurf durch Schaffung einer rationelleren Besteuerungsgrundlage für Gesellschaften mit beschränkter Haftung vorzüglich geeignet gewesen. So aber ist das Gesetz meinem Gefühle nach ganz und gar ein Schlag ins Wasser. Es werden durch dasselbe einzelne Aktiengesellschaften kleinerer und mittlerer Gattung, wenn sie sich in Gesellschaften mit beschränkter Haftung verwandeln, neben manchen Erschwerungen, welche die neue Gesellschaftsform hinsichtlich des Besitzwechsels u. s. w. mit sich bringt, gewisse Steuererleichterungen erfahren. Dagegen werden öffentliche Handelsgesellschaften, die sich in Gesellschaften mit beschränkter Haftung verwandeln, eine wesentlich höhere Steuer zahlen. Es werden endlich große Unternehmungen auf Grund des neuen Gesetzes absolut nicht entstehen. nicht entstehen können, weil sie, wenn sie entstehen könnten, schon unter dem gegenwärtigen Aktiengesetz entstanden wären, da die Steuer des Gesetzentwurfes derart steigt, daß größere Unternehmugen in die Aktiensteuer hineinfallen. Die Zeit verlangt aber die Bildung großer Unternehmungen, deren Gründung durch diesen Gesetzentwurf klipp und klar, bewußterweise hintangehalten wird.

Digitized by Google

Diese kurzen und ganz allgemein gehaltenen Bemerkungen wollte ich heute nur vorausschicken. Was nun meinen Antrag betrifft, so möchte ich erwähnen, daß wir als zweite Abteilung den Gesetzentwurf nicht im kurzen Wege dem Spezialkomitee für die Frage der Besteuerungs- und Aktiengesetzreform rücksichtlich der industriellen Aktiengesellschaften selbst zuweisen können. Wir können jedoch dieselben Referenten, die dieses Spezialkomitee gewählt hat, ad personam zu Referenten auch für dieses Gesetz bestimmen. Was mich veranlaßt hat, diesen Antrag zu stellen, ist der Umstand, daß es im § 107 heißt, daß die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, abgesehen von der Höhe der Steuer, der Besteuerung nach den für Aktiengesellschaften geltenden Bestimmungen des zweiten Hauptstückes des Gesetzes über die direkten Personalsteuern unterliegen. Infolgedessen steht dieses Gesetz unbedingt auch im Zusammenhange mit dem Arbeitsfelde des Spezialkomitees für die Frage der Besteuerungs- und Aktiengesetzreform rücksichtlich der industriellen Aktiengesellschaften. Es wird sich auch empfehlen, mit Rücksicht auf den Umfang des Stoffes mehrere Referenten zu wählen. Die Herren Referenten werden sich vielleicht untereinander über einen Generalreferenten einigen können.

Ministerialrat Dr. **Brosche**: Ich möchte nur auf den Antrag des sehr geehrten Herrn Vorredners erwidern, welcher dahin geht, das Bureau möge Veranlassung nehmen, Seine Exzellenz den Herrn Handelsminister zu bitten, daß die Verfügung getroffen werde, daß die Gesetzentwürfe dem Industrierate rechtzeitig noch vor Einbringung im Reichsrate vorgelegt werden. Es gereicht mir zur besonderen Freude, mitteilen zu können, daß dieser Wunsch bereits erfüllt, daß dies bereits geschehen ist. Es ist den Herren bekannt, wie ein Gesetzentwurf in der Regel zu stande zu kommen pflegt. Zunächst werden umfangreiche Erhebungen über die Verhältnisse gepflogen, welche dem zu erlassenden Gesetzentwurfe zu Grunde liegen, es wird die Gesetzgebung der anderen Staaten studiert und es werden umfangreiche Vorarbeiten gemacht. Hierauf pflegt dann ein Referentenentwurf verfaßt zu werden, welcher in keiner Weise verbindlich ist, und erst nachdem auf diese Art ein paragraphierter Entwurf, der aber noch kein endgültiger Gesetzentwurf ist, weil die beteiligten Ministerien dazu noch nicht Stellung genommen haben, verfaßt ist, pflegen die Ministerien, die an dem Gesetzentwurfe beteiligt sind das Einvernehmen, und es erfolgt dann die definitive Feststellung des Wortlautes des Gesetzentwurfes.

Es ist nun gewiß gar kein Zweifel, daß schon in diesen Vorstadien, bevor die Ministerien eine definitive Stellung zum Gesetzentwurfe genommen und sich in irgend einer Richtung gebunden haben, der geeignete Moment ist, in dem der Industrierat einzuvernehmen ist; welches Stadium dazu das geeignete ist, wird je nach der Beschaffenheit der Materie und nach Lage der Verhältnisse zu beurteilen sein. Es werden dem Industrierat entweder der Referentenentwurf oder etwa die leitenden Grundsätze vorzulegen sein, von denen dann das Gesetz ausgehen, auf denen es aufgebaut werden soll, oder auch kann der Industrierat über die zu regelnden Verhältnisse einvernommen werden, bevor noch die Grundsätze festgestellt sind.

In diesem Sinne hat Seine Exzellenz der Herr Handelsminister an alle österreichischen Ministerien eine Zuschrift gerichtet, in welcher er ersucht, daß Gesetzentwürfe, welche von einem der österreichischen Ministerien ausgehen, dem Handelsministerium rechtzeitig, bereits in den von mir erwähnten Vorstadien bekannt gegeben werden mögen, damit das Handelsministerium Veranlassung treffen kann, in dem geeignet scheinenden Zeitpunkte das Votum des Industrierates einzuholen, zumal das Handelsministerium den größten Wert darauf legen muß, daß rechtzeitig eine Anregung des Industrierates stattfindet. Allerdings ist, was ich erwähnt habe, eine Regel, von der vielleicht aus höheren Rücksichten hie und da eine Ausnahme wird stattfinden müssen, welche aber durchaus nicht die Tendenz haben kann, die Bedeutung des Industrierates irgendwie herabzudrücken. Es können Gründe vorhanden sein, welche es notwendig machen, einen Gesetzentwurf so rasch im Reichsrate einzubringen, daß es unmöglich ist, früher ein Gutachten des Industrierates, das längere Zeit in Anspruch nimmt, einzuholen; es können auch andere Gründe vorhanden sein, welche vielleicht die Geheimhaltung eines Entwurfes so lange er nicht fertig ist, erfordern. Das werden aber jedenfalls nur Ausnahmen sein, welche durchaus nicht die Regel zu bilden haben. Bei dem vorliegenden Falle ist dadurch, daß der Gesetzentwurf nach seiner Einbringung im Reichsrate dem Industrierate übermittelt wurde, gekennzeichnet, daß das Handelsministerium auch in diesem Falle hohen Wert auf das Gutachten des Industrierates legt und es wird ja jedenfalls, wie dies auch ein Zwischenruf hervorgehoben hat, das Gutachten des Industrierates gewiß noch rechtzeitig einlangen können, um bei der Beratung im Abgeordnetenhause und im Herrenhause noch in die Wagschale geworfen zu werden und es wird dieses Gutachten auch seitens der Regierungsvertreter im Reichsrate noch genügende Beachtung finden. *(Beifall).*

Mitglied **Ginzkey**: Wir müssen dem Herrn Hofrate Dr. Brosche dankbar sein für seine aufklärenden Mitteilungen. Eines allerdings ist mir unerklärlich, nämlich wie ein Gesetzentwurf solcher Natur geschaffen worden sein soll auf Basis genauer Erhebungen und auf Basis der Gesetzgebung anderer Staaten. Wo diese Gesetze anderer Staaten existieren sollen, das ist mir ganz unerfindlich. *(Lebhafte Zustimmung.)* Ich glaube, dieses Gesetz in dieser Form

Digitized by Google

würde direkt schädigend auf die Entwicklung der Industrie einwirken und nachdem uns immer versichert wird, die Regierung habe eine industriefreundliche Richtung, begreife ich nicht, wie ein derartiges Gesetz überhaupt im Abgeordnetenhause oder im Herrenhause eingebracht werden konnte. *(Zustimmung.)*

In der Sache selbst kann ich mich dem Antrage des Herrn von Pacher nur anschließen. Ich möchte nur bitten, daß nichts verabsäumt werde, um das Gutachten des Industrierates mit möglichster Beschleunigung zu erhalten. Bereits für den nächsten Mittwoch ist dieses Gesetz — allerdings lediglich zur ersten Lesung — dem Herrenhause vorgelegt.

Vorsitzender: Wünscht noch jemand das Wort? *(Nach einer Pause:)* Es ist nicht der Fall. Ich kann wohl annehmen, daß die Herren speziell mit dem Antrage Pacher vollständig einverstanden sind, daß der Gesetzentwurf zur Berichterstattung jenen Herren zugewiesen werde, aus welchen das seinerzeit eingesetzte Referentenkomitee besteht. Ich halte diesen Weg für den besten, richtigsten und kürzesten in diesem Falle. *(Zustimmung.)*

3.

Das **Referentenkomitee**, bestehend aus den Mitgliedern Ludwig Neurath, Friedrich Pacher von Theinburg, Eduard Palmer, N. Scheffel und Julius Singer hielt zur Beratung des Gesetzentwurfes, betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, mehrere Sitzungen und Besprechungen ab, in welchen der nachfolgende Referentenbericht zur Annahme gelangte. (Die über diese Sitzungen aufgenommenen Protokolle wurden nicht in Druck gelegt.)

4.

Bericht der Referenten, betreffend § 107 des Gesetzentwurfes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung.

Referat I.

Die Einführung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung bildet in Österreich schon seit vielen Jahren ein Ziel, dessen Realisierung von nahezu sämtlichen wirtschaftlichen Korporationen mit allen Kräften angestrebt wird. Der ungeahnte Aufschwung, welchen diese Gesellschaftsform in Deutschland gefunden hat, zeigt, daß durch diese neue Assoziationsform einem dringenden Bedürfnisse des Handels und der Industrie entgegengekommen wurde. Dabei bildet es wie Dr. Neukamp-Göttingen mit Recht hervorhebt, eine volkswirtschaftliche Singularität, daß im Gegensatze zu der sonstigen Erfahrung in diesem Falle nicht eine Assoziationsform, welche schon früher in der Praxis sich herausgebildet hatte, vom Gesetzgeber juristisch ausgestaltet wurde, sondern daß diese Gesellschaftsform, ohne daß Analogien in der Praxis früher vorgelegen wären, gewissermaßen theoretisch am grünen Tische geschaffen worden ist. Der Erfolg zeigt, daß durch das deutsche Gesetz vom 20. April 1892 eine wirtschaftliche Tat geleistet worden ist. Dabei ist jedoch nicht zu übersehen, daß die große Entwicklung der deutschen Industrie und des deutschen Handels in erster Reihe dem Umstande zu verdanken ist, daß ein akzeptables Aktiensteuergesetz, welches nicht auf rein fiskalischer und den Unternehmungsgeist einengender Basis ruht, Hand in Hand mit den Gesellschaften mit beschränkter Haftung geht, welch letztere Gesellschaftsform speziell den Bedürfnissen der mittleren und kleinen Unternehmungen entgegenkommt. Daß in Deutschland neben der Ausdehnung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung eine entsprechende Ausgestaltung der Aktiengesellschaften stattfindet, erhellt aus folgenden kurzen Daten (nach Neukamp):

Es wurden gegründet:

1892 : 126 Aktiengesellschaften mit 86 Millionen Mark Kapital,

63 Gesellschaften mit beschränkter Haftung mit 30 Millionen Mark Kapital.

Demgegenüber aber schon:

1893 : 95 Aktiengesellschaften mit 73 Millionen Mark Kapital,

183 Gesellschaften mit beschränkter Haftung mit 75 Millionen Mark Kapital.

1894 : 92 Aktiengesellschaften mit 88 Millionen Mark Kapital,

254 Gesellschaften mit beschränkter Haftung mit 112 Millionen Mark Kapital.

1895 : 161 Aktiengesellschaften mit 250·7 Millionen Mark Kapital,

297 Gesellschaften mit beschränkter Haftung mit 150 Millionen Mark Kapital.

1896 : 182 Aktiengesellschaften mit 268·6 Millionen Mark Kapital,

376 Gesellschaften mit beschränkter Haftung mit 128 Millionen Mark Kapital.

Man ersieht daraus, ebenso wie aus den Daten, die im Motivenberichte über die Kapitalskraft der einzelnen Gesellschaften mit beschränkter Haftung mitgeteilt sind, daß die großkapitalistischen Unternehmungen vorwiegend sich der Aktienform bedienen müssen — da die Immobilisation der Anteile bei der Gesellschaft mit beschränkter Haftung in der Regel die Aufbringung großer Kapitalien durch diese Gesellschaftsform ausschließt —, wogegen das Kleinkapital sich der neuen Gesellschaftsform zuwendet.

Wenn also die Absicht der Regierung, die Gesellschaft mit beschränkter Haftung auch in Österreich einzuführen, von allen Kreisen mit hoher Befriedigung begrüßt wird, so muß anderseits wohl konstatiert werden, daß die Einführung der Gesellschaft mit beschränkter Haftung nur als Abschlagszahlung für ein zu erwartendes, die Industrie und den Handel förderndes Aktiensteuergesetz betrachtet werden kann.

Die Entwicklungsfähigkeit der neuen Gesellschaftsform steht und fällt mit der Festlegung der Steuer, welche im § 107 des Gesetzes zum Ausdrucke kommt. Hinter diesen kardinalen Gesichtspunkt der Steuerfrage treten alle anderen Bestimmungen der Vorlage über Gesellschaften mit beschränkter Haftung vollständig zurück und aus diesem Grunde erscheint es als eine der wichtigsten Aufgaben, zu welchen der Industrierat je Stellung zu nehmen hatte, bezüglich dieses vorstehend zitierten § 107 vor allem sich zu äußern.

Hinsichtlich der Steuerbestimmung des § 107 sei nun folgendes ausgeführt:

Hauptstück I, betreffend die allgemeine Erwerbsteuer des Gesetzes vom 25. Oktober 1896 setzt ein Zuwachsprozent in der Höhe von 2·4 Prozent für jede Veranlagungsperiode (zwei Jahre fest, mit der Motivierung, dieses Zuwachsprozent entspreche „dem natürlichen Zuwachs, der infolge der stetigen Zunahme der Bevölkerung sowie der fortschreitenden Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse überhaupt und der Gewerbe und des Handels insbesondere, von einem Jahre zum andern stattfindet." (M. B. S. 36.)

Das System der Kontingentierung der Erwerbsteuer ist nun ein solches, welches in der Steuergesetzgebung aller Staaten vereinzelt dasteht und von dem man durchaus nicht behaupten kann, daß es sich in der Praxis gut bewährt habe. Durch dieses System wird ein gewisser Konnex zwischen den schon bestehenden Erwerbsteuerträgern und den eventuell neu dazuwachsenden Unternehmungen geschaffen.

Dieser Konnex kompliziert die Steuerbasis für die neu zu schaffenden Assoziationsformen, da bei der Festsetzung neuer Steuerbestimmungen nicht nur auf die neu zu schaffende Assoziationsform, sondern auch auf die weitaus überwiegende Mehrzahl der bestehenden Einzel- und Gesellschaftsfirmen Rücksicht zu nehmen ist.

Im Personaleinkommensteuergesetze vom 25. Oktober 1896, Hauptstück I, ist ein diesbezüglicher Konnex nur vorgesehen, bezüglich jener Unternehmungen, welche aus schon bestehenden Gesellschaftsfirmen in Aktiengesellschaften sich umwandeln oder in anderer Weise der Erwerbsteuer nach dem II. Hauptstücke unterzogen wurden. Diejenigen Erwerbsteuersummen, welche von derartigen Unternehmungen bisher bezahlt worden sind, gehen von der Erwerbsteuerhauptsumme ab, dagegen wurde bezüglich neuentstehender Unternehmungen, welche in der Besteuerung dem Hauptstücke II unterstehen, ein solcher Konnex mit der Erwerbsteuerhauptsumme nicht geschaffen und konnte auch kaum geschaffen werden.

Wenn nun die Erwartungen, welche man an den neuen Gesetzentwurf, bezüglich der Gesellschaften mit beschränkter Haftung knüpft, eintreten sollten, so wird man vom Standpunkte der Erwerbsteuerträger (es sind darunter immer die Steuerträger laut Hauptstück I verstanden) wohl nicht leugnen können, daß die Subsumierung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung unter das Hauptstück II eine Schädigung der Totalität der Erwerbsteuerträger zur Folge haben würde.

Die normale Entwicklung der industriellen und Handelsunternehmungen erscheint in dem Zuwachsprozente von 2·4 Prozent entsprechend berücksichtigt. Sollte nun ein größerer Teil neuentstehender Unternehmungen in Form von Gesellschaften mit beschränkter Haftung sich etablieren, so werden die alten Zensiten, die dem Hauptstücke I unterliegen, das Zuwachsprozent aufzubringen haben, ohne daß ein entsprechender Zuwachs tatsächlich erfolgt.

Digitized by Google

Demgegenüber wird eingewendet, daß dieser Standpunkt insofern nicht stichhältig sei, als sich unter der Herrschaft eines Gesetzes für Gesellschaften mit beschränkter Haftung auf raisonabler Steuerbasis Unternehmungen bilden werden, welche sonst wahrscheinlich überhaupt nicht entstanden wären.

Dieser Standpunkt scheint aber bei näherer Prüfung nicht ganz einwandfrei. Neue Unternehmungen werden doch wohl in der Regel entweder entstehen, um einen gesteigerten Konsum zu decken, oder aber sie werden — falls dieses Bedürfnis nach neuen Unternehmungen in den Verhältnissen nicht begründet ist — den schon bestehenden Unternehmungen den Konsum oder die Gewinnmöglichkeit einschränken.

In ersterem Falle, das heißt, wenn ein gesteigerter Konsum die Veranlassung der Neugründung war, haben die Teilnehmer an der allgemeinen Erwerbsteuer den berechtigten Anspruch darauf, daß diese neuentstehenden Unternehmungen das Zuwachsprozent wie dies aus der Motivierung dieser Einrichtung sich ergibt, mitaufbringen helfen. Sollten jedoch die neu entstehenden Unternehmungen den schon bestehenden die Absatzmöglichkeit einschränken, so haben die Träger der allgemeinen Erwerbsteuer um so mehr den Anspruch zu erheben, nicht ihr altes Kontingent samt Zuwachsprozent zu bezahlen, wenn ihre Gewinnmöglichkeit durch Neuunternehmungen geschmälert wird.

In vorstehendem wurde die Sachlage vom Gesichtspunkte der schon bestehenden Unternehmungen, die dem Hauptstücke I unterliegen, beleuchtet.

Vom Standpunkte *der neu zu etablierenden Gesellschaften mit beschränkter Haftung* sei folgendes bemerkt: Die Steuerbasis, wie sie im § 107 des Gesetzentwurfes geschaffen wurde, schließt — wie übereinstimmend von allen urteilsfähigen Kreisen konstatiert wird — die Möglichkeit aus, daß durch das neu zu schaffende Gesetz wirklich das Ziel erreicht wird, welches der Gesetzgeber dabei im Auge hatte: die Unternehmungslust zu stimulieren durch Förderung der Assoziationsmöglichkeit. Der Motivenbericht zu § 107 bemüht sich zwar, auszuführen, daß die Gesellschaften mit beschränkter Haftung selbst ein Interesse daran hätten, einer Besteuerung nach Gewinn unterzogen zu werden und nicht laut Hauptstück I des Personaleinkommensteuergesetzes; die Motivierungen, die angeführt werden, sind jedoch nicht gerade überzeugend. Im großen und ganzen ist bei der Beurteilung des Gesetzentwurfes vom Steuerstandpunkte aus festzustellen, daß die intendierte Besteuerung für die neu zu schaffende Gesellschaftsform eine unverhältnismäßig hohe ist, wenn die Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit wesentlichem Gewinne arbeitet. Dagegen ist die Gesellschaft mit beschränkter Haftung denjenigen Unternehmungen gegenüber, welche dem Hauptstück I unterliegen, im Vorteile im Falle des Verlustes oder eines kleinen Gewinnes, weil die der allgemeinen Erwerbsteuer unterstehenden Unternehmungen im Verlustfalle ihr Erwerbsteuerkontingent anzubringen haben, welches sich nach dem Geschäftsumfange richtet, während die Gesellschaften mit beschränkter Haftung nur die Minimalsteuer zu bezahlen hätten, welche in der weitaus größten Mehrzahl der Fälle weniger ausmacht als die Erwerbsteuer.

Antragsteller ist nun der Ansicht, daß weder eine bevorzugte Behandlung, noch eine wesentliche Benachteiligung der neuen Gesellschaftsform gegenüber den der allgemeinen Erwerbsteuer unterliegenden Unternehmungen gerechtfertigt ist. Der vom Antragsteller proponierte Besteuerungsmodus würde — seines Erachtens — einen gerechten Mittelweg repräsentieren, indem er die Gesellschaft mit beschränkter Haftung nicht übermäßig belastet, dabei aber eine Benachteiligung der allgemeinen Erwerbsteuerträger verhindert; außerdem wären auch das Durchstöbern der Bilanzen durch die Steuerbehörden, das Aufschlußeinholen über jede einzelne zweifelhaft erscheinende Abzugspost, kurz all die Vexationen umgangen, welche heute bei den Aktiengesellschaften die Quelle endloser Steuerkorrespondenzen bilden.

Die Unterstellung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung unter die allgemeine Erwerbsteuer würde aber nebstbei auch den Vorteil haben, daß ausländische Gesellschaften unter allen Umständen in demselben Maße zur Besteuerung herangezogen werden könnten wie inländische. Es wird nämlich schon bezüglich der Filialen ausländischer Aktiengesellschaften in Österreich von manchen Seiten behauptet, daß dieselben den in Österreich erzielten Gewinn in vielen Fällen sehr klein ausweisen und den Hauptgewinn bei ihrem Mutterunternehmen erscheinen lassen. Dieselben Bedenken würden gegenüber Filialen ausländischer Gesellschaften mit beschränkter Haftung in Österreich bei Besteuerung nach Hauptstück II ebenfalls entstehen.

Es sei hier wiederholt darauf hingewiesen, daß Referent die ganze Konstruktion des Hauptstückes I durchaus nicht als eine mustergültige betrachtet. Es muß im Gegenteil das System der Erwerbsteuerkontingentierung als ein verfehltes bezeichnet werden. *Insolange aber das Hauptstück I in Geltung* steht, erscheint eine Subsumierung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung unter das Hauptstück I als diejenige Besteuerungsform, welche für alle in Betracht kommenden Faktoren als die gerechteste bezeichnet werden muß.

Was nun die Beurteilung der Angelegenheit *vom Standpunkte des Fiskus* anbetrifft, so sei folgendes erwähnt:

Referent hält es für berichtigt, dem Fiskus aus den Gesellschaften mit beschränkter Haftung

Digitized by Google

gewisse Mehreinnahmen zu konzedieren und sollen dieselben in der Weise erzielt werden, daß, wie im Punkt II der Anträge erwähnt, ein zehnprozentiger Zuschlag zur Erwerbsteuer der Gesellschaften mit beschränkter Haftung ausgesprochen werden soll, welcher Zuschlag in die Erwerbsteuerhauptsumme nicht einzurechnen wäre. Die derart entstehenden Mehreingänge würden nicht nur ausreichend sein, die Ausfälle zu decken, welche sich aus der Umwandlung bestehender Aktiengesellschaften in Gesellschaften mit beschränkter Haftung ergeben, sondern es würden, bei der dann mit Sicherheit zu erwartenden ganz bedeutenden Anzahl von Gesellschaften mit beschränkter Haftung, die sich auf Grund des neuen Gesetzes bilden würden, dem Finanzminister ganz wesentliche — vorerst allerdings nicht ziffermäßig zu fixierende — Mehreingänge zur Verfügung bleiben.

Nachdem der Motivenbericht selbst die Belassung der Erwerbsteuer I. und II. Klasse mit durchschnittlich 5 Prozent vom Reinertrage taxiert, würden dem Fiskus 5½ Prozent vom Reingewinn der aus öffentlichen Gesellschaften in Gesellschaften mit beschränkter Haftung umgewandelten Unternehmungen zur Verfügung stehen. Diese Erwerbsteuer wäre auch im Verlustfalle zu bezahlen, während bei Einreihung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung unter Hauptstück II die von den Unternehmungen bisher bezahlten Erwerbsteuern vom Kontingente in Abzug zu bringen wären; demnach im Falle eines Verlustes oder geringen Reinertrages für den Fiskus hieraus ein Entgang gegenüber dem jetzigen Zustande entstünde.

Was die Umwandlung von Aktiengesellschaften in Gesellschaften mit beschränkter Haftung betrifft, wird vom Antragsteller diese Wahrscheinlichkeit nicht zu hoch taxiert, denn es werden nur sehr wenige Aktiengesellschaften Konvenienz hierin sehen, da die nahezu vollständige Immobilisierung der Gesellschaftsanteile, wie sie der österreichische Entwurf zur Voraussetzung hat, davon abhalten wird, derartige Umwandlungen in großem Maßstabe vorzunehmen. Bei solchen Aktiengesellschaften, deren Aktien im Verkehre sind, oder bei welchen es sich um ein größeres Aktienkapital handelt, ist diese Umwandlung selbstverständlich ausgeschlossen.

Wien, 21. Jänner 1905.

Ludwig Neurath.

Referat II.

Im Eingange der „erläuternden Bemerkungen" zu dem von der Regierung eingebrachten Gesetzentwurfe über Gesellschaften mit beschränkter Haftung wird bemerkt, daß sämtliche Handelskammern mit einer einzigen Ausnahme, der Industrierat und auch die inländischen wirtschaftlichen Kreise in der Einführung dieser Gesellschaftsform ein hervorragendes Mittel zur Belebung von Handel und Industrie erblicken. Es könnte demnach, wenn man sich an diese wörtliche Fassung hält, erscheinen, als ob alle diese Korporationen in der neuen Form der Gesellschaft allein eine befruchtende Einwirkung auf die wirtschaftliche Entwicklung der Kapitalsassoziation erblicken würden.

Dieser Auffassung muß von allem Anfang an entgegengetreten werden. Die niemals zur Ruhe gekommenen Bestrebungen für eine Reform der Aktiensteuergesetzgebung weisen ebenso wie die vom Bureau des Industrierates gesammelten „Materialien" zur Beurteilung dieser Frage klar und deutlich darauf hin, daß die ziffermäßig nachzuweisende Rückständigkeit der österreichischen Industrie gegenüber jener in andern Industrieländern in erster Linie in der Art und Höhe der Besteuerung und erst in zweiter Linie in der Form der Vergesellschaftung zu suchen sei.

Wenn nun im Regierungsberichte für die neue Form der Gesellschaft eine „günstigere Steuerbehandlung für Unternehmungen mäßigen Umfanges innerhalb gewisser Grenzen als berechtigt anerkannt wird", so ist ja prinzipiell dieser Standpunkt immerhin von gewissem Werte. Allein die schüchterne, auf allen Seiten einschränkende Diktion läßt von vorn herein nicht viel Gutes erwarten.

In der Tat ist das, was in dieser Richtung geboten wird, von so bescheidenem Umfange, so sehr von dem alten fiskalischen Geiste durchtränkt, so fern von allen größeren volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten, daß derjenige, der sich von diesem Gesetze eine hervorragende Belebung von Handel und Industrie erwarten würde, wohl als unverbesserlicher Optimist anzusehen wäre.

Als die vorgenannten Korporationen der neuen Gesellschaftsform das Wort redeten, gingen sie von der Annahme aus, daß mit derselben wesentliche Steuererleichterungen verbunden sein würden.

Es muß daher begreiflich erscheinen, wenn die Industrie unter vorläufiger Zurückstellung aller anderen Momente die Besteuerungsfrage in den Vordergrund rückt, denn für sie liegt die Sache so, daß selbst ein juristisch vollkommenes Gesetz für den praktischen Gebrauch absolut wertlos wäre, wenn diese Frage nicht ihre befriedigende Lösung findet, und daß anderseits auch ein mit gewissen Mängeln behaftetes Gesetz von segensreicher Wirkung sein würde, wenn die Regierung in der Steuerfrage den Wünschen und Bedürfnissen der Industrie in einsichtsvoller Weise Rechnung zu tragen gewillt ist.

Digitized by

Wenn daher zunächst auf eine eingehende Besprechung der einzelnen Paragraphe dieses mit außerordentlicher Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt ausgearbeiteten Gesetzentwurfes für jetzt nicht eingegangen, sondern diese einem späteren Zeitpunkte vorbehalten wird, so soll doch im allgemeinen bemerkt werden, daß man sich mit der Mehrzahl jener Bestimmungen, die sich als Abweichungen von dem bewährten deutschen Gesetze darstellen, einverstanden erklären kann.

Ernste Bedenken erregen allerdings die Bestimmungen des § 22 über das obligatorische Einsichtsrecht der Gesellschafter, sowie die §§ 28 bis 32 über den obligatorischen Aufsichtsrat; ebenso die Bestimmung des § 69, wonach jedem Gesellschafter nur ein Geschäftsanteil zusteht, was — scheinbar wenigstens — verschieden berechtigte Geschäftsanteile ausschließen würde. Dies sei für jetzt nur angedeutet, um sofort den Kern der ganzen Vorlage, den § 107, einer eingehenden Besprechung zu unterziehen.

Dieser Paragraph lautet:

„Gesellschaften mit beschränkter Haftung unterliegen, abgesehen von den Bestimmungen über die Höhe der Steuer, der Besteuerung nach den für Aktiengesellschaften geltenden Bestimmungen des zweiten Hauptstückes des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, betreffend die direkten Personalsteuern, und finden daher auch die Bestimmungen der Artikel V ff., sowie die Bestimmungen des § 11, Absatz 4, des genannten Gesetzes auf die Steuern dieser Gesellschaften Anwendung. Doch wird an Stelle der in § 100 des Personalsteuergesetzes enthaltenen Bestimmungen das Ausmaß der Steuer für diese Gesellschaften wie folgt, festgesetzt:

bei einem steuerpflichtigen Reinertrage bis einschließlich	100.000 K	mit 5	Prozent
	200.000 „	„ 6	„
	300.000 „	„ 7	„
	400.000 „	„ 8	„
	500.000 „	„ 9	„

bei einem steuerpflichtigen Reinertrage über 500.000 K mit 10 Prozent.

Die Steuer darf jedoch nicht weniger betragen als 1 vom 1000 des eingezahlten Stammkapitales nebst dem noch aushaftenden Kapitalbetrage eines aufgenommenen Obligationsanlehens. (Minimalsteuer).“

Demnach ist die Besteuerungsgrundlage die gleiche, wie bei den Aktiengesellschaften und nur hinsichtlich des Steuerfußes werden unter gewissen Voraussetzungen Erleichterungen gewährt.

Dagegen, daß im Sinne des Artikels V, P. St. G., das Erträgnis aus der neuen Gesellschaftssteuer als Einzahlung auf die Personalsteuer anzusehen sei, ist natürlich ebensowenig eine Einwendung zu erheben, wie gegen die ausdrückliche Bezugnahme auf § 11, Absatz 4, P. St. G., die ja eigentlich selbstverständlich ist.

Den an diesen Paragraph zu knüpfenden Betrachtungen ist, soweit hiebei Ziffern in Betracht kommen, das vom Bureau des Industrierates herausgegebene Werk: „Statistische Materialien zur Frage einer Reform der Besteuerung industrieller Aktiengesellschaften, sowie der einschlägigen Aktiengesetzgebung“ zu Grunde gelegt, trotzdem die Zuverlässigkeit der Daten vom k. k. Finanzministerium teilweise bestritten wurde — bestritten, ohne daß bisher eine Korrektur der bemängelten Ziffern vorgenommen wurde — bestritten, ohne daß etwas Besseres an Stelle dieser umfangreichen, mühevollen Arbeit gesetzt worden wäre, für deren Verfassung an dieser Stelle dem vormaligen Vorstande des Bureaus wärmster Dank und rückhaltslose Anerkennung ausgesprochen sei

I. Die Besteuerungsgrundlage.

Gegen dieselbe richten sich seit jeher und erst wieder in neuerer Zeit von allen Seiten Einwendungen, weil die Bestimmungen der bezüglichen Paragraphen des Gesetzes vom 25. Oktober 1896 nicht allein Härten enthalten, die in keiner andern Gesetzgebung wiederkehren, sondern auch den tatsächlich ausgewiesenen, zur Verfügung der Aktionäre stehenden Reingewinn um zirka 25 Prozent zum Zwecke der Steuerbemessung erhöhen. Diese, alle Kreise des Handels und der Industrie durchziehende Bewegung, wird von der Vorlage ganz und gar ignoriert, nirgends auch nur mit einem Worte berührt und der Versuch gemacht, weil „die Unternehmungen der Gesellschaften mit beschränkter Haftung sich ihrer wirtschaftlichen Natur nach, zweifellos mehr jenen der Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften und Aktiengesellschaften nähern“, auch die neue Gesellschaftsform nach jenen Grundsätzen zu besteuern, welche für die Aktiengesellschaften in Geltung stehen.

Daß diese „Grundsätze“ auf das heftigste bekämpft werden, daß die ganze wirtschaftliche Welt nach einer Reform derselben ruft, kümmert die Regierung nicht. Es wird in aller Gelassenheit ein neues Reis auf den Baum gepfropft, an dessen Stamm die erwerbenden Kreise die Axt gelegt zu sehen wünschen.

Die Regierung verlangt die Besteuerung der neuen Gesellschaftsform nach dem „tatsächlichen Ertrage“, und es wird sich daher zunächst darum handeln, sich neuerdings klar zu machen, auf welchem Wege diese tatsächlichen Erträge ermittelt werden: ob nach kaufmännischen oder nach fiskalischen Grundsätzen; ob jener Betrag zu versteuern sein wird, welcher sich nach einer korrekt aufgestellten, kaufmännischen Bilanz als wirklicher Überschuß der Gebarung ergibt, oder jener, welcher nach „kaum bestrittenen finanzwissenschaftlichen Grundsätzen“ zum Zwecke der Steuerbemessung diesen tatsächlichen Betrag um rund 25 Prozent erhöht.

Digitized by Google

Wenn in den „erläuternden Bemerkungen“ zu § 107 behauptet wird, daß sich „die Beschwerde gegen die Besteuerung nach dem II. Hauptstücke fast ausnahmslos nicht gegen die Ermittlungsart des Ertrages, als vielmehr dagegen richtet, daß diese Steuer jene nach dem I. Hauptstücke wesentlich übersteigt“, so ist diese Behauptung angesichts der zahlreichen in dieser Richtung vorliegenden Dokumente — es sei diesbezüglich nur auf die Eingaben der Prager Handelskammer (Mat. S. 199 bis 228), der Kammern von Troppau, Laibach, Klagenfurt, Eger, Budweis (Mat. S. 229 bis 232) sowie auf die Eingabe des Bundes österreichischer Industrieller (Mat. S. 240 bis 278), endlich auf die zahllosen Rekurse in Steuerangelegenheiten (Mat. S. 105 bis 113) hingewiesen — kaum verständlich.

Naturgemäß richten sich alle diese Beschwerden in letzter Linie gegen die Höhe der Besteuerung, aber weit irritierender als die absolute Höhe des Steuerfußes hat von jeher die Unbilligkeit der Ermittlungsart der Steuer gewirkt, welche einen Gewinn konstruiert, der kein Gewinn ist, hat die schikanöse, fiskalische Art, mit welcher die Basis des Reingewinnes unter Außerachtlassung aller kaufmännischen Gesichtspunkte mit den kleinlichsten Mitteln so viel als nur möglich in die Höhe geschraubt wurde, die Beziehungen zwischen Steuerzahlern und Finanzbehörde vergiftet.

Wenn demnach den Wünschen der gewerblichen Kreise Rechnung getragen werden soll, wenn das neue Gesetz wirklich ein hervorragendes Mittel zur Belebung von Handel und Industrie werden soll, dann ist es vor allem notwendig, daß jene Bestimmungen, welche heute leider für die Aktiengesellschaften in Geltung stehen, nicht auch tale quale auf die neue Gesellschaftsform übertragen werden, sondern daß — auch abgesehen von dem Steuerfuß, auf welchen später zurückzukommen sein wird — die Ermittlungsart, die Besteuerungsgrundlage auf eine niedrigere Basis als die Aktiensteuer zu liegen komme und daß auch die absolute Höhe der gezahlten Steuern zwar höher als die allgemeine Erwerbsteuer, aber erheblich niedriger als die Aktiensteuer sei.

Gegenüber dem Standpunkte der Regierung, welche in den Bemerkungen zu § 107 zwar behauptet, daß sie „die fiskalischen Interessen dem Interesse einer möglichsten Förderung der neuen Gesellschaftsform unterzuordnen bestrebt ist“, dabei aber die Veranschlagung der Erhöhung ihres Einkommens aus der Umwandlung von öffentlichen Gesellschaften in solche mit beschränkter Haftung und die aus einem guten und steuerpolitisch verständigen Gesetze mit absoluter Sicherheit hervorgehende Belebung von Handel und Industrie und damit auch die Steigerung ihrer Einnahmen ganz außer Betracht läßt, erscheint es nicht überflüssig, sich an dieser Stelle nochmals klar darüber zu werden, was denn eigentlich für die neue Gesellschaftsform die kurze Bemerkung, daß dieselbe „der Besteuerung nach den für Aktiengesellschaften geltenden Bestimmungen des II. Hauptstückes des Gesetzes vom 25. Oktober 1896 unterliegt“, zu bedeuten habe.

Zu diesem Zwecke erscheint es notwendig, die Einwendungen, welche sowohl von einzelnen Firmen und Personen, als auch von Korporationen gegen die für die Aufstellung der Besteuerungsgrundlage maßgebenden gesetzlichen Bestimmungen erhoben wurden, deren Abschaffung oder wenigstens teilweise Modifikation allgemein auch für die Aktiengesellschaften mit aller Energie angestrebt wird, hier nochmals im großen und ganzen Revue passieren zu lassen.

1. Doppelbesteuerung.

Der Bund österreichischer Industrieller schlägt mit vollem Rechte in dem § 3 seines Gesetzentwurfes (Mat. S. 274) vor: „Aus dem steuerpflichtigen Reingewinne sind jene darin inbegriffenen Teilbeträge auszuscheiden, welche bereits einmal bei demselben oder einem andern Unternehmen der Erwerbsteuer nach dem II. Hauptstücke des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220 unterzogen worden sind“ und begründet dies ausführlich auf Seite 267 bis 268. In der Tat ist es eine der härtesten, wenn auch nicht ausdrücklich vorgeschriebenen, so doch tatsächlich durch die Besteuerungspraxis ausgeübten Bestimmungen des Gesetzes, daß das Erträgnis von Aktien einer Unternehmung, welche bereits einmal der Erwerbsteuer nach dem II. Hauptstücke des Gesetzes unterzogen wurde, nur deshalb, weil diese Aktien sich in dem Besitze einer andern Aktiengesellschaft befinden — dieses Erträgnis daher in deren Eingang nochmals erscheint — nicht abzugsberechtigt ist, sondern ein zweites Mal in vollem Umfange besteuert wird, um schließlich dann in der Hand des Aktionärs der zweiten Gesellschaft ein drittes Mal in Gestalt der Personaleinkommensteuer der Besteuerung zu unterliegen.

Wo da die innere Logik ist, läßt sich schwer erklären, indessen hat der Verwaltungsgerichtshof (Mat. S. 206a, 2 und 3) mit den Erkenntnissen vom 14. Juni 1901 und 27. Februar 1903 in diesem Sinne entschieden. Der Privatmann, der Aktien besitzt, zahlt die Erwerbsteuer einmal, die Aktiengesellschaft, die Aktien einer andern Gesellschaft besitzt, zahlt dieselbe zweimal! Es wäre zu beantragen, daß diese, vom Bunde österreichischer Industrieller für die Aktiengesellschaften verlangte Bestimmung hinsichtlich der Steuerbemessung für Gesellschaften mit beschränkter Haftung sofort gesetzliche Geltung erlange.

Digitized by Google

2. Die Bemessungsgrundlage bildet der im vorausgegangenen Jahre erzielte Reinertrag (§ 92 P. St. G.).

Es ist nicht einzusehen, warum im § 92, Absatz 1 des Gesetzes vom 25. Oktober 1896 von dem früheren Modus, daß der Erwerbsteuerbemessung der Durchschnitt des Erträgnisses der drei letzten Jahre zu Grunde zu legen sei, abgegangen wurde. Sachliche Gründe lassen sich für diese Änderung, die gegenüber den Entlastungen, welche Grund, Gebäude und allgemeine Erwerbsteuer durch das Personalsteuergesetz gefunden haben, eine neue, nicht unbeträchtliche und durchaus unbillige Belastung der Aktiengesellschaften darstellt, absolut nicht anführen. Wohl aber ist zu bedenken, daß für Gemeinden auf dem flachen Lande, in welchen die Industrieunternehmungen zumeist Virilstimmen führen und demnach einen sehr wesentlichen Teil aller Steuern tragen, die einjährige Bemessungsgrundlage bedenkliche Schwankungen im Gemeindebudget nach sich zieht, die eine geordnete Gemeindewirtschaft nicht unwesentlich erschweren.

Wie ungerecht und belastend aber die gegenwärtige Vorschrift wirkt, daß das Erträgnis jedes einzelnen Jahres für sich die Basis für die Steuerbemessung zu bilden hat, wird ganz klar, wenn man bedenkt, daß derselbe durchschnittliche Gewinn einer ganz verschiedenen Besteuerung unterliegt, je nachdem er entweder aus einer fortgesetzten Reihe von Gewinnjahren oder aus einer Reihe von abwechselnden Verlust- und Gewinnjahren resultiert. Eine Gesellschaft, welche zum Beispiel mit einem Kapital von einer Million Kronen in zehn aufeinanderfolgenden Gewinnjahren zusammen 500.000 K verdient hat, zahlt 50.000 K Erwerbsteuer; resultiert dagegen der Saldogewinn von 500.000 K aus Jahren mit zusammen eine Million Kronen Gewinn und aus Jahren mit zusammen 500.000 K Verlust, so zahlt die Gesellschaft 100.000 K Steuer, wozu noch die Minimalsteuer für die Verlustjahre kommt, demnach mehr als doppelt soviel! Auch die Basis des dreijährigen Durchschnittes wird in solchen Fällen vielleicht nicht vollständigen Ausgleich bringen, mildert aber doch beträchtlich die zweifellosen Härten des heute in Geltung stehenden Gesetzes.

Darüber, daß es am richtigsten und billigsten wäre, Verlustvorträge steuerrechtlich als Abzugsposten vom folgenden Reingewinne zu behandeln — eine Anregung, welche die Neunkirchner Druckfabriksaktiengesellschaft (Mat. S. 168) gibt — wird wohl eine Meinungsverschiedenheit nicht obwalten, allein die nicht außer acht zu lassende Rücksichtnahme auf die Staatseinkünfte läßt doch ein Hinausgreifen über den früheren Zustand des dreijährigen Durchschnittes nicht ratsam erscheinen. Im Hinblick auf die frühere Übung ebensowohl, als darauf, daß in andern Staatsgebieten der dreijährige Durchschnitt als Basis für die Steuerbemessung dient, wäre dieser letztere für Gesellschaften mit beschränkter Haftung zu fordern.

3. Investitionen (§ 94a P. St. G.).

§ 94, lit. a, P. St. G. bestimmt, daß den bilanzmäßigen Überschüssen hinzuzurechnen seien: Beträge, die „zur Vergrößerung des in der Unternehmung anliegenden Kapitals" verwendet werden.

Dagegen ließe sich nun nichts einwenden, allein die Vollzugsvorschrift (R. G. Bl. Nr. 52, ausgegeben und versendet am 25. Mai 1897) sagt zwar, unter Artikel 18, Seite 983: „Ersatznachschaffungen, welche dem zugehörigen Bestandkonto (z. B. Gebäudekonto, Maschinenkonto u. s. w.) angelastet werden und daher in einer Erhöhung des betreffenden Aktivums in der Bilanz zum Ausdrucke kommen, belasten den Reinertrag nicht, weil sie nur eine Verschiebung in der Zusammensetzung des Vermögens darstellen. Dieselben sind daher bei der Bildung der Besteuerungsgrundlage den bilanzmäßigen Überschüssen weder zuzurechnen, noch von denselben in Abzug zu bringen", bringt jedoch wenige Absätze weiter unten ein Beispiel, an welchem ausgeführt wird, daß Neuanschaffungen, soferne sie den Betrag der Abschreibungen nicht übersteigen, zwar passierbar seien, daß aber, wenn diese Neuanschaffungen die passierbaren Abschreibungen beispielsweise um 20.000 fl. übersteigen, diese 20.000 fl. als eine Vergrößerung des bisherigen Anlagekapitals zu betrachten und daher dem bilanzmäßigen Überschuß zuzurechnen seien.

Hiebei wird vollständig außer acht gelassen, in welcher Weise sich im praktischen Geschäftsleben Abschreibungen und Neuanschaffungen beziehungsweise Ersatzanschaffungen vollziehen.

Eine neu erbaute Fabrik wird zum Beispiel durch lange Jahre regelmäßige Abschreibungen vornehmen, ohne zu Neuanschaffungen schreiten zu müssen, wird aber nach kürzerer oder längerer Frist, je nach der Natur des Betriebes, je nachdem wirkliche Abnützung oder Veraltung der Maschinen oder Neuerfindungen oder Systemänderungen dies als notwendig erscheinen lassen, innerhalb eines ganz kurzen Zeitraumes zu einer teilweisen oder vollständigen Erneuerung ihrer maschinellen Einrichtungen und nicht nur ihrer technischen, sondern auch ihrer baulichen Einrichtungen schreiten müssen, die dann den Ertrag ihrer Jahresabschreibung um ein vielfaches überschreiten wird.

Aber nicht allein bei Neuanlagen, sondern auch bei älteren Fabriken, wird die Erscheinung zu tage treten, daß periodisch wesentlich mehr abgeschrieben als investiert und dann wieder mehr investiert als abgeschrieben wird.

Es wird zugegeben, daß der allgemeine Grundsatz richtig ist, daß nicht mehr zu investieren sei, als abgeschrieben wird und daß über die Abschreibungen hinausgehende Investitionen als „zur Vergrößerung

Digitized by Google

des in der Unternehmung anliegenden Kapitals" anzusehen und daher den bilanzmäßigen Überschüssen zuzurechnen seien, allein es muß deutlich und in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise ausgesprochen werden, daß als Grundlage für die ausschlaggebende Berechnung nicht etwa die Ziffer des letzten Jahres, sondern die Summe der Abschreibungen und Neuanschaffungen aller vorausgegangenen Jahre zu dienen hat, daß also aus dem Titel der durch Neuanschaffungen nicht vollständig bedeckten Abschreibungen gewissermaßen ein Guthaben für die in einem späteren Zeitpunkte vorzunehmenden, die jeweiligen Jahresabschreibungen übersteigenden Neuanschaffungen erwachse.

Unterstützt wird diese Auffassung durch bezügliche Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes (Mat. S. 110h, 17, Punkt 5 und 6). In diesem Sinne wäre für Gesellschaften mit beschränkter Haftung die Vollzugsvorschrift zu ergänzen.

4. Passivzinsen, Teilschuldverschreibungen, Hypothekarschulden (§ 94 c P. St. G.).

§ 94, lit. c, P. St. G. bestimmt ferner, daß den bilanzmäßigen Überschüssen unter anderem hinzuzurechnen sind: „Die zur Verzinsung der gegen Prioritätsobligationen oder sonstige Teilschuldverschreibungen oder gegen hypothekarische Sicherstellung dargeliehenen Kapitalien, soweit sie Teile des Anlagekapitales sind", § 95 c gestattet jedoch, in die Besteuerungsgrundlage nicht einzubeziehen „alle von der Unternehmung geleisteten Passivzinsen, also insbesondere die von der Unternehmung geleisteten Lombard- und Eskomptezinsen, Zinsen von Spareinlagen, Depositen, emittierten Kassenscheinen, einfach verbrieften Darlehen".

Es ist also von allen, der Industrie dienstbar gemachten, fundierten Kapitalien die Erwerbsteuer zu entrichten, während die nicht fundierten Kapitalien von dieser Steuer befreit sind.

Diese in der Besteuerungstechnik aller Kulturstaaten einzig dastehende Maßregel wurde im Motivenberichte zur Gesetzesvorlage Seite 68, 69 folgendermaßen begründet: „Was die Passivzinsen anbelangt, so wurde im § 95, lit. c, der Grundsatz, daß die Passivzinsen vom steuerpflichtigen Erträgnis abzuziehen sind, zur Regel erhoben. Diese Regel erleidet durch § 94, lit. c, nur wenige taxativ aufgezählte, wohlmotivierte Ausnahmen. Es erscheint nämlich an sich wohl begründet, daß die Erträgnisse des in einer Erwerbsunternehmung investierten Anlagekapitales der Erwerbsteuer unterzogen werden. Dieser wohlbegründete Anspruch darf nicht durch die willkürlich gewählte juristische Form beirrt werden, in der das Unternehmungskapital aufgebracht wurde, ob durch Ausgabe von Titeln, die juristisch ein Teilhaberverhältnis oder aber ein Schuldverhältnis begründen. Es besteht augenscheinlich nicht der mindeste Rechts- oder Billigkeitsgrund dafür, warum der Staat von zwei Gesellschaftsunternehmungen, die zum Beispiel beide aus einem Anlagekapital von je drei Millionen Gulden ein jährliches Erträgnis von je 300.000 fl. Zinsen erzielen, von denen aber die eine das Anlagekapital durch Ausgabe von 15.000 Aktien und von 15.000 Prioritätsobligationen à 100 fl., die andere von 5000 Aktien und 25.000 Prioritätsobligationen à 100 fl. aufgebracht hat, eine ungleiche Steuer, und zwar von der ersteren eine höhere, von der letzteren eine niedrigere nehmen sollte."

„Im Gegenteil würde eine solche Unterscheidung einen volkswirtschaftlich nicht unbedenklichen Anreiz in der Richtung ausüben, das Prioritätskapital im Verhältnis zum Aktienkapital übermäßig zu vermehren.

Es erscheint daher in jeder Beziehung gerechtfertigt, jenen Teil des Ertragnisses, der zur Bezahlung von Passivzinsen für die in Darlehensform aufgebrachten Teile des Anlagekapitales verwendet wird, der Erwerbsteuer zu unterziehen."

„Statt jedoch die Zugehörigkeit zum Anlagekapital, die sich oft schwer feststellen lassen würde, unmittelbar zur Cynosur zu nehmen, erschien es zweckmäßiger, die Entscheidung über die Besteuerung der Passivzinsen an die Benützung gewisser Darlehensformen zu knüpfen, die in aller Regel für dauernde Kapitalsbeschaffungen angewendet zu werden pflegen: nämlich die Ausgabe von Teilschuldverschreibungen und die Aufnahme von Hypothekardarlehen."

Die Zinsen für eine einfache Buchschuld sind also abzugsberechtigt, die Zinsen für eine fundierte Schuld sind es nicht. Abgesehen davon, daß Österreich auf der ganzen Welt der einzige Staat ist, welcher die Passivzinsen, soweit sie eben auf fundierten Schulden beruhen, nicht passiert (Mat. S. 824), wird durch diese Maßnahme das natürliche Ausdehnungsbestreben der Industrie in der empfindlichsten Weise beeinträchtigt, und, weil man die wenigen Hunderttausend Kronen, die eine minder fiskalische Anschauung dem Staat kosten würde, nicht entbehren will, die Entwicklung der Industrie nicht allein gehemmt und auf den unsoliden und schwankenden Boden schwebender Schulden genötigt, sondern auch die Bildung neuer Industriegesellschaften in größerem Stile und damit die Bildung neuer Einnahmsquellen für den Staat nach Möglichkeit verhindert.

Die väterliche Fürsorge, welche durch Jahrzehnte in dem Walten der Vereinskommission ihren Ausdruck gefunden hat, läßt sich deutlich auch in dem vorstehend angeführten Motivenbericht erkennen: „Der volkswirtschaftlich nicht unbedenkliche Anreiz in der Richtung, daß das Prioritätenkapital im Verhältnis zum Aktienkapital übermäßig vermehrt werden könnte."

Digitized by Google

Das ist dieselbe kurzsichtige, väterliche Fürsorge, die vor nicht gar zu langer Zeit auch in den Kreisen der Vereinskommission zu Tage trat, als die Errichtung eines großen, auf den modernsten Grundlagen neu errichteten Industrieetablissements, das einen Betrag von 6 Millionen Kronen in Gebäuden und Maschinen investieren wollte, im Plane lag. Von der Zustimmung zur Emission eines Prioritätsanlehens in der Höhe von 1,800.000 K wurde diese Gründung abhängig gemacht und wäre fast an den schweren Bedenken gescheitert, die gegen die Gewährung eines industriellen „Prioritätsanlehens" geltend gemacht wurden.

Es bedurfte harter Arbeit, bis diese Bedenken beschwichtigt waren und der staatlichen Fürsorge zum Trotz dieses recht gewichtige Steuerobjekt geschaffen war.

Dieses kleine Beispiel zeigt, unter welchen Gesichtspunkten in manchen Kreisen unserer Beamtenschaft — vielleicht noch unter der Nachwirkung der schon mehr als 30 Jahre alten 1873er Krüis — solche Dinge betrachtet wurden und vielleicht noch betrachtet werden, und wie der eigentliche volkswirtschaftliche Standpunkt hiebei vollständig in den Hintergrund tritt.

Volkswirtschaftlich nicht unbedenklich!

Ja, volkswirtschaftlich nicht unbedenklich ist es, die Bildung neuer Industriegesellschaften auf dem Wege der Steuergesetzgebung einzuengen und volkswirtschaftlich nicht unbedenklich ist es, durch die differentielle Behandlung schwebender und fundierter Schulden diese Gesellschaften zu der Aufnahme ersterer und damit in die Hände von Geldgebern zu drängen, die bei einem Wechsel der Konjunktur, bei politischen Ereignissen oder auch aus andern Erwägungen ihre Hilfe und Unterstützung gerade in dem Augenblick versagen können, in welchem sie am wenigsten entbehrt werden kann. Stets wird vom Standpunkte der Sicherheit und Unabhängigkeit des Unternehmens eine fundierte Schuld bei weitem einer schwebenden vorzuziehen sein und deshalb — offenbar — setzt das Gesetz eine Prämie auf *schwebende Schulden*! Man wird sich darüber klar sein müssen, daß, wenn man wirklich und ernstlich eine Förderung der Industrie anstrebt, man mit solchen Prinzipien brechen müsse. Neue industrielle Unternehmungen müssen, soferne sie konkurrenzfähig, insbesondere auch auf dem Gebiete des Exportes, sein sollen, in großem Maßstabe errichtet werden. Dazu gehört Kapital und viel Kapital! Je kleiner — selbstverständlich innerhalb verständiger Grenzen — jener Teil des Kapitales bemessen werden kann, welcher zunächst das Risiko des Gewinnes und Verlustes läuft, desto mehr Wahrscheinlichkeit besteht, daß sich dieses Kapital auch wirklich finde und daher, daß neue Unternehmungen entstehen. Werden sich doch stets mehr Kapitalisten finden, die gegen eine fixe, die landesübliche sicherlich um ½ Prozent übersteigende Verzinsung, Prioritäten oder Hypotheken eines Industrieunternehmens zu kaufen geneigt sind, als Kapitalisten, die Willens sind, als Aktionäre oder Gesellschafter die unsicheren Chancen von Gewinn und Verlust zu tragen und sich den Gefahren wechselnder Konjunkturen und ganz unregelmäßiger Verzinsung auszusetzen.

Um bei dem obigen, allerdings etwas groß gewählten Beispiele zu bleiben: ein Unternehmen mit 5000 Aktien und 25.000 Obligationen wird — die Lebensfähigkeit der Gründung vorausgesetzt — stets leichter zu stande kommen als ein solches mit 25.000 Aktien und 5000 Obligationen, und weder die Volkswirtschaft noch auch das öffentliche Interesse, noch auch der Staat, wird hiebei zu kurz kommen.

In der Tat ist auch die Kapitalsbeschaffung auf dem Wege der Prioritätsanlehen in den hochentwickelten Industriestaaten die Regel. Man vergleiche diesbezüglich Tabelle 96 (Mat. S. 629) aus welcher erhellt, daß die Anleihen der kotierten Industriegesellschaften im Deutschen Reiche im Jahre 1900, 818 Millionen Mark (rund 980 Millionen Kronen) betragen haben, was gegenüber dem gleichzeitig mit 2631 Millionen Mark (Mat. Tabelle 90, S. 621) eingezahlten Kapital dieser Gesellschaften zirka 31 Prozent ausmacht. *Sämtliche* Industrien sind hieran beteiligt. Bei den Gasgesellschaften betragen zum Beispiel die Anleihen 71 Prozent, bei der Papierindustrie 58 Prozent, bei den Elektrizitätsgesellschaften 47 Prozent des Aktienkapitales u. s. w. Man sieht, daß diese Art der Kapitalsbeschaffung in Deutschland die übliche ist.

Nicht anders ist es in England, ohne daß, wie es scheint, volkswirtschaftliche Nachteile hieraus erwachsen sind. Dem gegenüber beliefen sich die Anleihen der Industrieaktiengesellschaften in Österreich im Jahre 1901 auf rund 55 Millionen Kronen (Mat. S. 519). Beteiligt hieran erscheinen eigentlich nur die Bergbau- und Hüttenwerksgesellschaften mit fast 54 Millionen Kronen, neben welchen die 1·7 Millionen Kronen der Textilindustrie, welche sich wahrscheinlich nur auf ein einziges Industrieunternehmen beziehen, völlig verschwinden. Alle anderen Gesellschaften haben *überhaupt keine* Anlehen! Der Gesamtbetrag von 58 Millionen Kronen entspricht gegenüber dem eingezahlten Kapital (Mat. S. 511) von 994 Millionen Kronen einem Satze von 5½ Prozent und, wenn man die Anleihen der Bergbau- und Hüttenwerksgesellschaften nur zu deren Kapital in Vergleich stellt, für diese Industrie einem solchen von 20 Prozent.

Die Tatsache, daß die Prioritätsobligationen industrieller Aktiengesellschaften in Österreich $^1/_{18}$ von jenen im deutschen Reiche betragen, berechtigt zu der Behauptung, daß diese Art der Anlage in unseren Kapitalistenkreisen eine fast unbekannte ist. Sie weist aber auch darauf hin, welche Hilfe für die weitere Entwicklung der Industrie in dieser Form der Kapitalsbeschaffung geboten werden könnte, *vorausgesetzt*,

Digitized by Google

daß die Zinsen solcher Obligationen oder von Hypothekarschulden, wie dies überall der Fall ist, von der Erwerbsteuer befreit werden würden.

Es muß beklagt werden, daß die so reichhaltigen Tabellen der „statistischen Materialien" nicht auch Angaben jener Kapitalbeträge enthalten, welche seitens der Industrieaktiengesellschaften gegen hypothekarische Sicherheit aufgenommen wurden, denn nur unter Hinzurechnung dieser Summen zu der Summe der Anleihen auf Seite 519 ließe sich annähernd bestimmen, welche momentanen materiellen Opfer dem Staate durch Passierung dieser Art Passivzinsen zugemutet werden würden.

Bei der in Österreich vorherrschenden Anschauung, daß die auch nur teilweise grundbücherliche Belastung eines wertvollen Industrialbesitzes gewissermaßen eine Schande sei, und bei der weiteren, aus dieser Anschauung folgenden Konsequenz, daß solche Belastungen den Kredit des Unternehmens ungünstig zu beeinflussen pflegen, dürfte wohl die Annahme nicht ungerechtfertigt sein, daß diese Hypothekarbelastungen nicht allzu schwer ins Gewicht fallen und daß die Kapitalsbeschaffung bei uns zumeist auf dem Wege offenen Bankkredites oder wie der Motivenbericht sagt, „einfach verbriefter Darlehen" stattfindet, aus deren Verzinsung dem Staate ohnehin keine Erwerbsteuer erwächst.

Es wäre aber ganz verfehlt, diese für die weitere Entwicklung der Industrie geradezu ausschlaggebende Frage ausschließlich vom Standpunkte der dem Staate zugemuteten momentanen Opfer zu beurteilen. Die Passierbarkeit der Zinsen von fundierten Schulden würde zweifellos einen mächtigen Anreiz zur Gründung industrieller Unternehmungen bieten, die, weil dafür gegenüber den heutigen Zuständen nur etwa das halbe Unternehmerkapital notwendig wäre, in größerer Zahl oder in größerem Umfange entstehen würden. Die Frage, ob dieser Anreiz „volkswirtschaftlich nicht unbedenklich" sei, kann wohl an der Hand der Beispiele, die uns in dieser Richtung die andern Industriestaaten gegeben haben, als nicht mehr offen betrachtet werden; man kann darüber ruhig zur Tagesordnung übergehen.

Bleibt noch die Frage, ob der Staat dabei etwas verliert, wenn neue Industrien entstehen oder alte vergrößert und dagegen Prioritäten oder Obligationen oder hypothekarische Sicherstellungen gegeben werden.

Sicherlich nicht! Die Käufer solcher Anlehen wären zweifellos jene Kapitalisten, welche eine fest verzinsliche Rente einer schwankenden, wenn auch durchschnittlich höheren Rente vorziehen und daher auch heute schon ihre Kapitalien in Prioritäten oder Pfandbriefen angelegt haben, aus welchen der Staat nur die Personaleinkommensteuer und eventuell auch die Rentensteuer bezieht.

Dieser Teil des Anlage suchenden Kapitales würde sich, wie anderwärts, so auch in Österreich nach und nach gerne den etwas höher verzinslichen Industrieobligationen zuwenden, würde sich also — was bisher nicht der Fall war — in den Dienst der Industrie stellen und der Staat würde in dem, gegenüber festverzinslichen Anlehen durchschnittlich höheren Erträgnis der auf diesem Wege vergrößerten oder neu gegründeten Industrien sein Entgelt finden.

Daß dieses Erträgnis nicht unbeträchtlich ist, erhellt aus dem Ergebnis der Tabellen Mat. 65, Seite 510, 70, Seite 514 und 73, Seite 518, wonach in den 24 Jahren 1878 bis 1901 die durchschnittliche Verzinsung der Industrieaktiengesellschaften per Saldo sich auf 6·86 Prozent belief. Diese um 2·86 Prozent beziehungsweise um etwa 70 Prozent höhere Verzinsung als die landesübliche von rund 4 Prozent würde der Besteuerung nach dem II. Hauptstück des Gesetzes unterliegen und voraussichtlich sehr bald den aus der Passierbarkeit der fundierten Schulden resultierenden Ausfall decken, ganz ohne Rücksicht auf den allgemeinen volkswirtschaftlichen, auch ziffermäßig für den Staat in höheren Steuern aller Hilfsindustrien zum Ausdruck gelangenden Vorteil, welcher im Gefolge einer solchen Ausdehnung der Industrie einhergeht.

Wenn die Erkenntnis sich Bahn gebrochen hat, daß es ein schwerer Fehler war und ist, die Aktiengesellschaften im allgemeinen mit einer solchen, nirgends anderswo üblichen Bestimmung zu beschweren, so wird es nur um so unverständlicher, wie der Fiskalismus so weit gehen kann, eine neu zu schaffende Gesellschaftsform, welche ein „hervorragendes Mittel zur Belebung von Handel und Industrie" werden soll, mit dieser Bürde in die Welt hinauszuschicken. Es muß daher für die Gesellschaft mit beschränkter Haftung die Passierbarkeit der Passivzinsen in jeder Form unbedingt gefordert werden.

5. Spenden, Geschenke und Widmungen (§ 94e P. St. G.).

Nach § 94, lit. e, sind Geschenke und anderweitige Widmungen keine anrechenbaren Ausgabeposten. Das Gesetz, beziehungsweise die Vollzugsvorschrift macht hier den Unterschied zwischen solchen Spenden, „welche durch den Geschäftsbetrieb" erfordert wurden und solchen, bei welchen dies nicht zutrifft.

Dies gibt zu zahlreichen Schreibereien Anlaß (siehe Zusammenstellung der Rekursgründe, Mat. auf S. 105), die sicherlich nicht im richtigen Verhältnisse zu der auf diesem Wege für den Staat eingetriebenen Summe stehen. Wenn man etwa von den Sparkassen absieht, die einen erheblichen Teil ihrer jährlichen Verdienste zu gemeinnützigen Zwecken zu verschenken pflegen, so wird es wohl kaum irgend ein Aktienunternehmen geben, welches größere Summen für nicht durch den Geschäftsbetrieb erforderte Zwecke verausgabt. Die Aktionäre oder Gesellschafter würden

Digitized by Google

sich ein solches Gebaren ihrer Verwaltung gehorsamst verbitten. Zudem ist es außerordentlich schwierig, hier richtig zu interpretieren. Wenn auch Private ihrem Wohltätigkeitssinn nach Gutdünken genügen können, so wird sicherlich die Leitung einer Gesellschaft, wenn sie sich nur einigermaßen ihrer Verantwortung bewußt ist, solche Schenkungen, bei welchen zudem das Gefühl der Befriedigung einer persönlich seinen Mitmenschen erwiesenen Wohltat — die stärkste Triebfeder solcher Handlungen — nicht in Betracht kommt, auf das unerläßlich notwendige Maß beschränken und hiebei vor allem erwägen, ob eine solche Spende vom Gesichtspunkte des Geschäftsinteresses, des Ranges des Geschäftes, der Stellung der Petenten der Stellungnahme der Konkurrenz u. s. w. geboten sei oder nicht.

Das alles sind Erwägungen, die „durch den Geschäftsbetrieb" und nur durch diesen beeinflußt werden und es kann daher mit Fug und Recht behauptet werden, daß, wenn auch vielleicht nicht alle, so doch sicher 99 von 100 solcher Widmungen tatsächlich durch „den Geschäftsbetrieb" erfordert worden sind.

Aber selbst wenn dies nicht der Fall wäre, liegt gerade von Seite des Staates, der doch in letzter Linie in irgend einer Form für seine notleidenden Angehörigen Sorge zu tragen hat, wirklich keine Veranlassung vor, von privaten Wohltätigkeitsakten, durch welche er selbst schließlich entlastet wird, für sich eine zehnprozentige Quote einzuheben und dadurch solche, von jedem Gesichtspunkte aus nur zu fördernde Handlungen nach Tunlichkeit zu beschränken. Von diesen Erwägungen ausgehend und auch im Hinblicke auf den jedenfalls nicht in Betracht kommenden Ausfall für den Staat, sowie von dem Bestreben geleitet, Reibungen zwischen Behörden und Unternehmungen, zu welchen gerade solch' kleinliche, von rein fiskalischen Gesichtspunkten ausgehende Vorschriften häufig genug Veranlassung geben, zu vermeiden, ist zu beantragen, daß § 94, lit. e) keine Anwendung auf Gesellschaften mit beschränkter Haftung zu finden habe, dies um so mehr als analoge Bestimmungen sich in der Gesetzgebung fremder Staaten nicht vorfinden dürften.

6. Einrechnung der Steuer in die Besteuerungsgrundlage. (§ 94 f P. St. G.)

§ 94 f verordnet, daß die nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 25. Oktober 1896 entfallende Steuer samt Zuschlägen den bilanzmäßigen Überschüssen hinzuzurechnen ist. In der Steuerpraxis hat sich die Sache jedoch so entwickelt, daß sämtliche Steuern, also auch die Grund- und Gebäudesteuern dem bilanzmäßigen Reinertrage zugeschlagen werden, wogegen es gestattet ist (§ 95, Absatz 1, lit. b), die Reinerträge aus Grund- und Gebäudesteuerobjekten in Abzug zu bringen. Es ist begreiflich, daß sich gegen diese Konstruierung einer den wirklich verfügbaren Reingewinn sehr wesentlich übersteigenden Besteuerungsgrundlage die ganze Industrie und alles was derselben irgendwie nahesteht, mit aller Energie wendet. Man soll die Steuer von einem Betrage zahlen, der eine effektive Auslage ist!

Läßt sich auch gegen die Logik, die dem Gedankengang der Steuergesetzgebung zu Grunde liegt, nicht viel einwenden, so ist es doch eine Logik, die vom Standpunkte der Steuerträger als äußerst hart und ungerecht empfunden wird und die deshalb auch in der großen Mehrzahl der Steuergesetzgebungen anderer Länder nicht zur Anwendung gelangt ist. Warum man bei uns diese strengen Konsequenzen gezogen hat, und warum die Aussicht, daß es gelingen könnte, diese harte, die Industrieaktiengesellschaften auf das schwerste belastende Bestimmung mit einem Schlage zu beseitigen, äußerst gering ist, wird sofort klar, wenn man die Quote berücksichtigt, um welche durch dieselbe der tatsächlich erzielte Reingewinn zum Zwecke der Steuerbemessung erhöht wird.

Nach den Mitteilungen der statistischen Zentralkommission (Mat. S. 380—381 und 385) betrug nämlich bei den Industrieaktiengesellschaften:

	Der Gewinn per Saldo	Die im nächsten Jahre bezahlten direkten Steuern	
im Jahre	1892 . .	44,310.782 K	12,034.976 K	
„ „	1893 . .	48,136.530 „	12,120.270 „	von Seite 380 bis 381 mit Zuckerfabriken
„ „	1894 . .	49,032.248 „	13,428.076 „	
„ „	1895 . .	50,678.216 „	14,567.150 „	
„ „	1896 . .	66,504.900 „	15,093.808 „	
„ „	1897 . .	62,941.534 „	15,641.494 „	von Seite 382 bis 385 ohne Zuckerfabriken.
„ „	1898 . .	66,950.118 „	19,066.598 „	
„ „	1899 . .	80,603.442 „	21,641.315 „	
„ „	1900 . .	73,927.280 „	24,260.911 „	
„ „	1901 . .	68,863.041 „	21,976.467 „	
		611,948.091 K	169,831.065 K	

Digitized by Google

was einer Steuerleistung von **27·75** Prozent entspricht.

Zu ähnlichen Resultaten gelangt man, wenn man die Erhebungen des Industrierates (Mat. S. 386 und 387) in Betracht zieht.

Hienach betrug der ausgewiesene Reingewinn der mit Gewinn bilanzierten Industrieaktiengesellschaften in den Jahren 1902 160,346.251 K, die Steuerleistung 42,398.109 K, was einer Besteuerung von **26·44** Prozent gleichkommt. Nach den gleichen Erhebungen (Mat. S. 386) ist die Besteuerungsgrundlage für 1900 bis 1902 200,728.335 K gewesen, gegenüber dem bilanzmäßigen Reingewinn von . . . . 160,346.251 „

somit größer um . 40,382.084 K

oder **25·18** Prozent.

Daß diese Ziffern weder unter sich, noch mit den Zahlen der statistischen Zentralkommission genau übereinstimmen, darf aus dem Grunde nicht beirren, weil den Erhebungen des Industrierates nur die mit Gewinn bilanzierenden Gesellschaften zu Grunde liegen und auf Seite 388, wo die mit Verlust bilanzierten Gesellschaften angeführt sind, die Höhe dieses Verlustes leider nicht ersichtlich gemacht ist, so daß es nicht möglich war, diese Verluste von den Gewinnen in Abzug zu bringen und dadurch den Saldogewinn der Rechnung zu Grunde zu legen, wie dies die statistische Zentralkommission richtigerweise getan hat.

Außerdem aber kommt noch die Minimalsteuer in Betracht, welche seitens der mit Verlust bilanzierenden Gesellschaften für diese drei Jahre auf Seite 388 mit 304.887 K angegeben wird.

Man kann also mit Beruhigung annehmen, daß das aus den Zusammenstellungen der statistischen Zentralkommission mit 27·75 Prozent sich ergebende Verhältnis das durchschnittlich richtige ist. Es sei jedoch hier der niederste der drei Sätze auch schon deshalb angenommen, weil bei Konstatierung desselben (Verhältnis der Besteuerungsgrundlage gegenüber dem bilanzmäßigen Reingewinn Mat. S. 386) die Reinerträgnisse der Grund- und Gebäudesteuerobjekte im Sinne des § 95, Absatz 1, lit. b, zweifellos bereits in Abzug gebracht sind und man kann wohl, nachdem alle vorherbesprochenen Momente gegenüber den Bestimmungen des § 94 f auch nicht annähernd so stark ins Gewicht fallen, mit Fug und Recht behaupten, daß durch diese Bestimmung die tatsächlich erzielten Reingewinne zum Zwecke der Steuerbemessung um nahezu 25 Prozent erhöht werden. Was diese Tatsache für die Industrie einerseits, für die Steuerbehörde andrerseits bedeutet, zeigen die nachstehenden Zahlen.

Laut der vorhergehenden, auf den Ausweisen der statistischen Zentralkommission beruhenden Zusammenstellung haben die Gewinne der Industrieaktiengesellschaften von 1892 bis 1901 betragen:

611,948.091 K

hiezu der auf Seite 385 ausgewiesene Gewinn der Zuckerfabriken von 1897 bis 1901 per . . . . . 33,847.282 „

zusammen in zehn Jahren . . . 645,795.373 K

oder per Jahr 64,579.537, welche Summe um rund 25 Prozent, das ist jährlich 16,144.884 K zum Zwecke der Steuerbemessung erhöht wurde.

Da wir aber nicht pro praeterito, sondern pro futuro zu denken haben und da die Entwicklung der Industrieaktiengesellschaften seit Mitte der Neunzigerjahre einen erfreulichen Aufschwung zeigt, schon einmal im Jahre 1899 zur Zeit einer wirtschaftlichen Hochkonjunktur ein Reinerträgnis von über 80 Millionen Kronen ausgewiesen wurde, so darf angenommen werden, daß das Reinerträgnis der kommenden zehn Jahre durchschnittlich jährlich nicht unter 80 Millionen Kronen betragen werde.

Unter dieser Voraussetzung betragen die 25prozentigen Steuerzuschläge nicht weniger als 20 Millionen Kronen und die hievon entfallende 10prozentige Erwerbsteuer zwei Millionen Kronen, auf welche der Staat mit einem Schlage Verzicht leisten müßte, wenn er sich zu der Höhe der Auffassung emporschwingen könnte, daß dieses momentane, wie zugegeben wird, bedeutende Opfer in letzter Linie doch wieder nur eine Vorauslage bedeutet, die durch die um so kräftiger sich entwickelnde und ausdehnende Industrie in der Zukunft mit Zinsen hereingebracht werden würde.

Da es sich aber im vorliegenden Falle nicht um sämtliche Industrieaktiengesellschaften, sondern um jenen voraussichtlich sehr kleinen Teil der bestehenden Aktiengesellschaften handelt, welche ihrer ganzen Struktur nach in der Lage sind, sich in Gesellschaften mit beschränkter Haftung zu verwandeln, so wäre das Opfer des Verzichtes auf die Einbeziehung der Steuern in die Bemessungsgrundlage durchaus kein zu großes und darum auch kein unerfüllbares.

Soll die neue Gesellschaftsform eine gedeihliche Entwicklung nehmen, soll sie wirklich unser industrielles Leben zu neuer Blüte und Ernte führen, dann muß auch diese onerose Bestimmung ihr gegenüber fallen.

Bis hieher also geht die neue Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach der Absicht der Regierung mit dem gleichen schweren Steuergepäck, wie die Aktiengesellschaft beladen, einher.

Die von der Regierung als berechtigt anerkannte „günstigere Steuerbehandlung" beschränkt sich auf das

Digitized by Google

II. Ausmaß der Steuer.

Dieses Ausmaß, welches für die Aktiengesellschaften bekanntlich zehn Prozent von dem zum Zwecke der Steuerbemessung um durchschnittlich etwa 25 Prozent erhöhten bilanzmäßigen Reingewinne beträgt, wurde von jeher als ein solches von unerträglicher Höhe empfunden, da dasselbe unter Hinzurechnung der Zuschläge etwa den vierten Teil des tatsächlichen Gewinnes absorbiert.

Es ist infolgedessen neben den Bestrebungen, für die Industrieaktiengesellschaften eine Ermäßigung der Besteuerungsgrundlage im Sinne der vorhergehenden Ausführungen zu erreichen, mit der gleichen Energie und Hartnäckigkeit das Ziel angestrebt worden, auch eine Herabsetzung des Steuerfußes durchzusetzen — bisher ohne Erfolg.

Man war demnach zu der Hoffnung berechtigt, daß die Regierung, der ja diese schwer auf Handel und Industrie lastende übermäßige Besteuerung, die mit Berücksichtigung der Zuschläge nirgends ihresgleichen hat, sehr wohl bekannt ist, die Gelegenheit ergreifen werde, um aus Anlaß der Einführung von Gesellschaften mit beschränkter Haftung wenigstens für einen Teil der österreichischen Industrie Existenzbedingungen zu schaffen, welche es derselben ermöglichen würden, unter Benützung des Assoziationsprinzipes mit der Entwicklung und Ausdehnung der Industrie in andern Ländern annähernd gleichen Schritt zu halten und auf dem Weltmarkte in erfolgreiche Konkurrenz zu treten.

Um so leichter wäre dies möglich gewesen, als hier nicht nur eine wirkliche und ausgiebige „günstigere Steuerbehandlung" momentan ohne nennenswertes Opfer möglich gewesen wäre, sondern auch in der Zukunft mit zunehmender Entwicklung der neuen Gesellschaftsform sicherlich dem Staate neue und beträchtliche Einnahmsquellen erschlossen worden wären.

Diese Erwartung ist auch hinsichtlich des „Ausmaßes" der Steuer auf das schwerste enttäuscht worden. Vielseitig hatte man erwartet, und die Prager Handelskammer, welcher sich die böhmischen, mährischen und schlesischen Zuckerfabriken anschlossen, hat in ihrer Eingabe vom 17. Jänner 1901 unter Punkt 4 (Mat. S. 221) ausdrücklich die Bitte gestellt, daß diese Gesellschaften mit beschränkter Haftung nicht unter die zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichteten Unternehmungen eingereiht werden mögen. Sie hat sogar ausdrücklich darauf hingewiesen, daß andernfalls die erhofften wirtschaftlichen Vorteile von allem Anfang an illusorisch gemacht werden würden.

Vorgeschwebt hat der Kammer dabei nichts anderes als die Frage der Besteuerung, über welche ja diese ganze umfangreiche und ausgezeichnet gearbeitete Eingabe sich verbreitet. Die Kammer wünscht sogar die Aktiengesellschaften steuerrechtlich prinzipiell den allgemeinen Erwerbsteuerträgern gleichgestellt zu sehen und beantragt ebenso wie der Bund österreichischer Industrieller (Mat. S. 275) eine schrittweise Herabsetzung des Steuerfußes von zehn Prozent auf fünf Prozent, indem sie die Deckung hiefür in den wachsenden Erträgnissen der Personalsteuern finden will.

Die auf den Anteil des Staates entfallenden Überschüsse aus den Personalsteuern sind aber leider sehr gering; sie betragen nach den Berechnungen in den Staatsvoranschlägen für die Jahre 1900 bis 1904 im Durchschnitt dieser Jahre nicht mehr als 700.000 K jährlich, genügen also in keiner Weise, um den zu gewärtigenden Ausfall zu decken.

Dieser Weg ist also nicht gangbar und so lange die Regierung den Mut nicht findet, für volkswirtschaftliche Auslagen, die produktiver Natur sind und sich mit der Zeit unfehlbar bezahlt machen werden, mit derselben Kaltblütigkeit einige Millionen zu opfern, mit welcher sie Hunderte von Millionen zu Zwecken des Heeres und der Marine ausgibt, so lange wird auch die Frage der Steuerermäßigungen für die Industrieaktiengesellschaften ungelöst bleiben, so notwendig und wünschenswert auch die Lösung dieser Frage sein mag.

Wesentlich anders aber liegt die Sache für die neu zu begründenden Gesellschaften mit beschränkter Haftung. Das weiß die Regierung selbstverständlich sehr wohl und braucht diesbezüglich auch keine Belehrung. Um so befremdender muß es berühren, daß der Zweck der Vorlage weit mehr in finanzpolitischer als in volkswirtschaftlicher Richtung zu liegen scheint und den ganz bestimmten Eindruck erweckt, daß mit der Gesetzesvorlage in erster Linie eine Steigerung der Steuereingänge angestrebt wird. Das Ausmaß der Steuern wird nach unten mit fünf Prozent begrenzt mit der Motivierung, daß nach „wiederholten Schätzungen die Steuerleistung der Erwerbsteuergesellschaften erster und zweiter Klasse kaum mit weniger als fünf Prozent angenommen werden könne." Wenn es der Regierung nicht möglich ist, einen ziffermäßigen Nachweis darüber zu erbringen, wie viel Prozent vom steuerpflichtigen Reingewinne die allgemeine Erwerbsteuer beträgt, so ist ein solcher Nachweis von Seite privater Korporationen noch viel weniger in verläßlicher Weise zu erbringen.

Es ist aber sehr zu beklagen, daß dem nicht so ist und es sei hier darauf hingewiesen, daß die Prager Handelskammer schon in ihrer mehrerwähnten Eingabe vom 17. Jänner 1901 unter Punkt 6 (Mat. S. 220) die Beschaffung einer eingehenden Steuerstatistik nicht allein der Aktiengesellschaften, sondern auch der der allgemeinen Erwerbsteuer unterliegenden Erwerbsbetriebe angeregt und verlangt hat.

So lange eine solche Steuerstatistik nicht vorliegt, wird eben Behauptung gegen Behauptung stehen

Digitized by Google

und jene der der Steuer nach dem II. Hauptstück unterliegenden Unternehmungen geht eben dahin, daß die Regierung sich in einem Irrtum befindet, wenn sie voraussetzt, daß die Erwerbsteuerträger erster und zweiter Klasse durchschnittlich mit fünf Prozent vom Reingewinne besteuert seien. Wäre diese Annahme richtig, dann würden schon heute die Aktienunternehmungen nur etwa die doppelte Steuer wie die allgemeinen Erwerbsteuerträger zahlen. Dann wären aber auch alle jene, seitens der Prager Handelskammer (Mat. S. 207 bis 208) angeführten Beispiele von im Laufe der letzten Jahre veraktionierten öffentlichen Gesellschaften, welche nach ihrer Umwandlung in Aktiengesellschaften die vier- bis zehnfache Steuer zu entrichten hatten, unrichtig. Auch die Handelskammer in Budweis führt in ihrer Eingabe vom 21. April 1903 (Mat. S. 230) ein Beispiel an, nach welchem eine in dem dortigen Kammersprengel veraktionierte Gesellschaft bei einem nur um 15 Prozent erhöhten Reingewinne durch die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft in der Steuerleistung von 12.918 K 02 h im Jahre 1898 auf 57.887 K 27 h im Jahre 1899, also um mehr als den vierfachen Betrag, gesteigert worden ist.

Privatumfragen ergaben ferner, daß die Annahme einer durchschnittlich fünfprozentigen Besteuerung des Reingewinnes für die Erwerbsteuerträger erster und zweiter Klasse viel zu hoch gegriffen ist, wenn auch ohne weiters zugegeben werden soll, daß in Perioden schlechten Geschäftsganges die kontingentierte Erwerbsteuer mit ihrem, von dem Reingewinne unabhängigen Fixum einen recht hohen Prozentsatz der Steuerleistung für die allgemeinen Erwerbsteuerträger zu ergeben vermag.

Auch diese letzteren sind im allgemeinen nicht auf Rosen gebettet!

Wohl aber muß man sich stets gegenwärtig halten, daß der zehnprozentige, beziehungsweise fünfprozentige Steuerfuß für Aktiengesellschaften und Gesellschaften mit beschränkter Haftung wegen der Ermittlungsart der Steuer, durch welche der bilanzmäßige Reingewinn um zirka 25 Prozent zum Zwecke der Steuerbemessung erhöht wird, einer $12^1/_2$prozentigen, beziehungsweise $6^1/_4$prozentigen direkten Besteuerung des tatsächlichen Reingewinnes entspricht, daß der Private, wenn er um Mitteilung seiner prozentuellen Steuerleistung angegangen wird, begreiflicher Weise stets geneigt ist, einen höheren als einen niedrigeren Prozentsatz anzugeben, daß er aber unbedingt seine Angaben, auch wenn sie durchaus verläßlich sind, auf seinen buchmäßigen Reingewinn bezieht und als Reingewinn sehr häufig jene Summe betrachtet, welche ihm nach einer fünfprozentigen Verzinsung seines Kapitales übrig bleibt.

Wie dem auch sei, vollkommene Klarheit in diese Angelegenheit vermöchte nur die von der Prager Handelskammer beantragte Steuerstatistik zu bringen, auf welche man, wie es scheint, überhaupt wird Verzicht leisten müssen.

Es liegt nun sicherlich weder in der Absicht der Regierung, noch auch derjenigen, welche seit Jahren die Schaffung eines Gesetzes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung, sei es aus privaten, sei es aus allgemein volkswirtschaftlichen Gründen anstreben, mit der Steuerleistung unter das Maß der allgemeinen Erwerbsteuer zu greifen. Im Gegenteil: die erwerbenden Kreise sind bereit, als Entgelt für die mancherlei Vorteile nicht pekuniärer Natur, welche ihnen durch das Gesetz auf anderer Seite erwachsen, ein entsprechendes Mehr an Steuern zu bezahlen, schon aus dem Grunde, weil es ja auch in ihrem Interesse gelegen ist, die wirtschaftliche Lage des Staates zu kräftigen.

Von diesem Gesichtspunkte ausgehend und in der Überzeugung, daß der fünfprozentige Steuerfuß die durchschnittliche Steuerleistung der allgemeinen Erwerbsteuer ganz erheblich übersteigt, könnte man unter der Voraussetzung, daß die Besteuerungsgrundlage im Sinne der vorhergehenden Ausführungen modifiziert wird, für die Gesellschaften mit beschränkter Haftung einen Minimalsteuerfuß von vier Prozent als einen solchen ansehen, durch welchen die erhofften wirtschaftlichen Erfolge des Gesetzes vielleicht nicht gefährdet werden würden.

Was aber soll man von der in der Gesetzesvorlage vorgesehenen Progression sagen, die bei einem „steuerpflichtigen" Reinertrage von 100.000 K beginnend, bei je 100.000 K Mehrertrag um ein Prozent steigend, schließlich bei 500.000 K Reinertrag zum zehnprozentigen Steuerfuß der Aktiengesellschaften gelangt? ! !

Über die Motive zu diesem, lieber nicht zu charakterisierenden Vorschlage bieten die „erläuternden Bemerkungen" folgende Anhaltspunkte:

ad § 6 und 7 wird begründet, warum das Mindestkapital mit 20.000 K festgesetzt ist, von einer Begrenzung nach oben aber ebenso wie im deutschen Gesetze abgesehen wird.

Gegenüber der Anschauung der Handelskammern von Pilsen und Innsbruck, daß Unternehmungen sehr großen Umfanges schwerer der für Aktiengesellschaften gegebenen Kautelen entbehren können, wird ganz richtig bemerkt, „daß der Bedarf nach sehr bedeutendem Kapitale sich durch Gründung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung nicht leicht wird befriedigen lassen."

Sodann heißt es wörtlich: „Eine weitere, nicht zu unterschätzende Kautel liegt in der Einschränkung der Steuerbegünstigungen, zu deren Gewährung sich die Regierung entschlossen hat, auf Unternehmungen mäßigen Umfanges. Erwägt man auf der anderen Seite die bedenklichen Folgen, die in der Begrenzung nach oben für die Ausdehnung bereits bestehender Unternehmungen und für die Gründung von Familien-

Digitized by Google

gesellschaften gelegen sein könnten, so muß der Standpunkt des Entwurfes gerechtfertigt erscheinen."

Auf der einen Seite werden also Kautelen gegen die Bildung zu großer Gesellschaften geschaffen — die, wie zugegeben wird, nur allzu wirksam sein werden — auf der anderen Seite wird es als „bedenklich" bezeichnet, eine Begrenzung des Kapitales nach oben eintreten zu lassen!

Und bei der Begründung der steuer- und gebührenrechtlichen Bestimmungen heißt es ad § 107:

„Die Regierung glaubt ferner das bis zu einem gewissen Grade bereits der allgemeinen Erwerbsteuer zu Grunde liegende Prinzip der progressiven Gestaltung der Ertragsbesteuerung festhalten und weiter ausgestalten zu sollen, wodurch zugleich die Handhabe geboten erscheint, ebensowohl die durch die erhöhte Assoziationsfähigkeit begründete größere Leistungsfähigkeit der Gesellschaften mit beschränkter Haftung berücksichtigen, als dafür Vorsorge treffen zu können, daß die Differenz zwischen der Steuerleistung besonders großer Gesellschaften mit beschränkter Haftung und jener der Aktiengesellschaften möglichst ausgeglichen werde."

Und weiter unten: „Die obere Grenze wurde derart gewählt, daß unter das dort festgesetzte Steuerprozent wohl nur derartige Unternehmungen fallen, die ihrer Natur nach den Aktiengesellschaften bereits sehr nahe stehen und daher einer durchgreifenden steuerrechtlichen Begünstigung gegenüber Aktiengesellschaften auch nicht mehr bedürfen.

Übrigens wendet die vorgeschlagene Steuerskala auch diesen Unternehmungen noch einen nicht unerheblichen Vorteil dadurch zu, daß sie dieselben von der Dividendenzusatzsteuer befreit."

Es wird dann im weiteren aus der vorgeschlagenen Steuerskala gefolgert, „daß die Regierung bei Regelung der Besteuerung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung, die fiskalischen Interessen dem Interesse einer möglichsten Förderung der neuen Gesellschaftsform zu unterordnen bestrebt war," sie fordert daher die Einbeziehung in das zweite Hauptstück des Personalsteuergesetzes, wozu sie die privaten Erwerbsteuerträger zu Hilfe ruft und tut die Unmöglichkeit dar, die neue Gesellschaftsform der allgemeinen Erwerbsteuer zu unterstellen.

Wie aus dem Gesetzentwurfe selbst, so geht auch aus der Begründung klar und deutlich hervor, daß die Regierung nur Unternehmungen „mäßigen Umfanges" der neuen Gesellschaftsform zugeführt sehen will, daß sie auch diese in den Begünstigungen soviel als nur möglich beschneidet und daß sie ihr möglichstes tut, um sowohl Umbildungen von Aktiengesellschaften, als auch Neugründungen mit größerem Kapitale, ebenso Vergrößerungen und Ausdehnungen hintanzuhalten.

Das allein ist der Zweck der „Progression," die in dieser Form erfunden zu haben, ein Triumph des österreichischen Finanzministeriums bleiben wird.

Freilich wird damit auch das Gesetz umgebracht, ehe es geboren ist und fast wäre angesichts dieser Tatsache der Unbefangene versucht zu glauben, daß auch nichts anderes beabsichtigt gewesen sei. Alle Erwägungen volkswirtschaftlicher Natur, zu denen ja zweifellos die Eingaben und Beschwerden hinsichtlich der Besteuerung der Aktiengesellschaften auffordern würden, scheinen in den Hintergrund zu treten, gegenüber der Angst, daß die Entwicklung der Aktiengesellschaften durch die neue Gesellschaftsform beeinträchtigt, und daß der Staatsschatz geschädigt werden könnte, aber auch gegenüber dem Bestreben, bei diesem Anlasse etwas für den Staatsschatz herauszuarbeiten.

Hier war Gelegenheit gegeben, das Unrecht, das man durch die maßlose Besteuerung der Aktiengesellschaften an der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Vaterlandes begangen hat, wenigstens teilweise gutzumachen.

So gut wie jeder Industrielle, weiß die Regierung, daß die wirtschaftliche Entwicklung der Neuzeit vor allem auf dem Wege des assoziierten Kapitales erfolgen muß, weil die Errichtung und Erweiterung solcher Unternehmungen, welche auf dem Weltmarkte konkurrenzfähig sein sollen, in einem Maßstabe erfolgen muß, der zumeist über die materielle Kraft eines Einzelnen hinausgeht. Die Regierung sieht — wenn sie es sehen will — daß die Entwicklung der österreichischen Industrie weit hinter jener der uns benachbarten deutschen Industrie zurückgeblieben ist, sie weiß, daß eines der Haupthemmnisse der Entwicklung in der übermäßigen Steuerlast zu suchen ist, sie hat auch, ut aliquid fecisse videatur, den Wunsch, Steuererleichterungen zu gewähren, aber entweder hat sie den Mut nicht, es in jenem Ausmaße zu tun, welches notwendig ist, um einen wirklichen Erfolg zu verbürgen, oder sie hofft, den allgemeinen wirtschaftlichen Gesichtspunkt in den Hintergrund stellend, daß diese geringen Ermäßigungen die Folge haben werden, einerseits die Umwandlung von Aktiengesellschaften in die neue Gesellschaftsform möglichst hintanzuhalten, anderseits aber doch einen größeren Teil von allgemeinen Erwerbsteuerträgern für dieselbe zu gewinnen und daß somit per Saldo eine Erhöhung der Steuereingänge für den Staat sich ergeben werde.

Es wird sich daher zunächst darum handeln, zu untersuchen, inwiefern diese Befürchtungen, welche einmal in der Möglichkeit der Umwandlung bereits bestehender Aktiengesellschaften und sodann in der Beeinträchtigung der ferneren Entwicklung der nach den Bestimmungen des zweiten Hauptstückes entfallenden Steuer liegen, gerechtfertigt sind oder nicht.

Digitized by Google

In erster Linie wird zu erwägen sein, welcher Prozentsatz der bestehenden Aktiengesellschaften auf Grund der Regierungsvorlage überhaupt einer Steuerermäßigung teilhaftig werden kann und in welchen Abstufungen, wenn einzig und allein die Höhe des Kapitales in Rechnung gezogen wird.

Aus dem schon weiter oben angezogenen Ergebnis der Tabellen (Mat. S. 510 bis 11, 514 bis 15 und 518) ergibt sich die durchschnittliche, buchmäßige Verzinsung des Industrieaktienkapitales für die 24 Jahre von 1878 bis 1901 mit 6·86 Prozent.

Da nun aber, wie früher nachgewiesen, der buchmäßige Gewinn durch die Besteuerungsgrundlage um zirka 25 Prozent erhöht wird, so wird unter den niedersten Steuersatz von 5 Prozent ein Unternehmen fallen, welches nicht mehr als 80.000 K buchmäßigen Reingewinn ausweist.

Dies entspricht zu 6·86 Prozent kapitalisiert, einem Kapitale von 1,166.181 K oder rund gesprochen etwa 1,200.000 K.

6 Prozent würden zahlen Unternehmungen mit 1·2 bis 2·4 Millionen Kronen;

7 „ „ „ „ „ 2·4 „ 3·6 „ „

8 „ „ „ „ „ 3·6 „ 4·8 „ „

9 „ „ „ „ „ 4·8 „ 6 „ „

Die Grenze für die Steuerbegünstigung — oder wie der Motivenbericht sagt, die „weitere nicht zu unterschätzende Kautel" — liegt also, ganz abgesehen von allen andern sehr wesentlichen Erschwerungen bei einem Kapitale von etwa sechs Millionen Kronen. Das k. k. Finanzministerium hat zwar in der Antwort auf die Eingabe des Referentenkomitees die Publikation des Bureaus des Industrierates einer scharfen Kritik unterzogen und unter anderen Bemängelungen auch bemerkt, daß die Erhebungen der statistischen Zentralkommission (Mat. S. 283 bis 375 dieser Publikation) sich nur auf 380 (recte 395 bis 397) Industrieaktiengesellschaften beziehen, während im Jahre 1901 567 solche Aktiengesellschaften bestanden hätten.

Dasselbe hat aber, wie schon erwähnt, keinerlei tatsächliche Richtigstellungen vorgenommen, keinerlei neue Materialien geliefert, sich also einfach auf den Negationsstandpunkt gestellt und es bleibt daher kaum etwas anderes übrig, als sich — wenn man überhaupt auf das Gebiet der Ziffern übergehen will — an jenes Material zu halten, welches eben vorliegt, auch wenn dessen Zuverlässigkeit vom Finanzministerium angezweifelt wird.

Gewisse nicht unwichtige Anhaltspunkte werden jedenfalls auf diesem Wege sich ergeben und von größerem Werte sein als allgemeine Erwägungen.

Digitized by Google

1 9 0 1	Gesamtkapital Kronen	Steuerfuß von 5 Prozent		6 Prozent	
		Kapital bis 1·2 Millionen		bis 2·4 Millionen	
		Zahl	Kapital Kronen	Zahl	Kapital Kronen
Baugesellschaften	24,447.467	8	4,242.800	1	1,400.000
Baumaterialien	37,782.800	7	3,996.000	3	5,800.000
Bergbau- und Hüttenwerke	270,706.000	7	4,726.000	3	5,100.000
Bierbrauereien und Malzfabriken	90,079.020	39	21,439.020	10	19,440.000
Dampfmühlen	740.000	2	740.000	—	—
Elektrizitätsgesellschaften	70,682.400	6	3,682.400	4	7,500.000
Gasgesellschaften	11,312.600	9	1,752.600	1	2,000.000
Maschinen, Metallwaren und Waffenfabriken	137,801.600	11	6,282.000	12	21,700.000
Papier-, Druck- und Verlagsindustrien	41.440.000	2	1,000.000	2	3,300.000
Spinnereien, Webereien, Druckereien, Färbereien	78,446.400	11	6,783.000	12	22,263.400
Spiritus- und Branntweinbrennereien	9,967.980	5	3,007.980	—	—
Zuckerfabriken	82,418.600	61	37,122.600	7	12,226.000
Sonstige Industriegesellschaften	137,473.976	40	23,141.776	16	29,432.200
Summen:	993,298.843	208	117,916.176	71	130,161.600
Prozente der Gesamtsumme			11·9		13·1
Durchschnittlich in einem Unternehmen eingezahltes Kapital			567.000		1,833.000

Digitized by Google

7 Prozent		8 Prozent		9 Prozent		10 Prozent		Statistische Materialien
bis 3·6 Millionen		bis 4·8 Millionen		bis 6 Millionen		über 6 Millionen		
Zahl	Kapital Kronen	Zahl	Kapital Kronen	Zahl	Kapital Kronen	Zahl	Kapital Kronen	Seite
1	3,138.000	—	—	—	—	2	15,666.667	288
2	6,800.000	1	4,693.200	—	—	2	16,493.600	294
3	19,000.000	6	25,600.000	3	17,200.000	14	209,080.000	298/301
6	16,400.000	2	8,200.000	3	15,600.000	1	9,000.000	312/313
—	—	—	—	—	—	—	—	316
3	8,500.000	1	4,000.000	1	6,000.000	3	41,000.000	322
1	3,360.000	1	4,200.000	—	—	—	—	328
5	15,398.000	3	11,921.600	3	17,600.000	6	64,900.000	335/336
2	5,740.000	—	—	2	12,000.000	2	19,400.000	339
4	11,900.000	2	8,000.000	4	22,000.000	1	7,500.000	345
1	2,980.000	1	4,000.000	—	—	—	—	351
4	12,550.000	1	4,800.000	—	—	2	15,720.000	362/363
7	22,100.000	3	12,400.000	3	17,000.000	4	33,400.000	374/375
39	117,846.000	21	87,814.800	19	107,400.000	37	432,160.267	
	11·9		8·8		10·8		43·5	
	3,022.000		4,182.000		5,653.000		11,680.000	

Digitized by Google

Die hier beigegebene Tabelle, in welcher die von der statistischen Zentralkommission verzeichneten 395 Industrieaktiengesellschaften auf Grund des vorher Gesagten nach ihrem eingezahlten Kapital gruppiert sind, zeigt zunächst, daß 43½ Prozent derselben eine solche Ausdehnung haben, daß sie überhaupt für eine Steuerermäßigung nicht mehr in Betracht kommen. Das durchschnittliche Kapital dieser Gruppe beträgt für eine Unternehmung nahezu 12,000.000 K. Außer Frage steht vom praktischen Standpunkte aus auch die unter einen acht- beziehungsweise neunprozentigen Steuerfuß fallende vierte und fünfte Gruppe mit einem durchschnittlichen Kapitale von 1,200.000 K und 5,600.000 K, weil die Ermäßigung der Steuer von 1 bis 2 Prozent eine so geringfügige ist, daß sicherlich keine einzige derselben die Umwandlung in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung auch nur vorübergehend in Betracht ziehen würde. Diese drei Gruppen repräsentieren zusammen zirka 63 Prozent des gesamten industriellen Aktienkapitales. Es bleiben demnach nur die drei ersten Gruppen übrig, für welche ein Steuerfuß von 5, 6 und 7 Prozent in Betracht kommen würde. Diese repräsentieren zusammen 37 Prozent mit einem Gesamtkapitale von rund 366 Millionen Kronen, für welche, da die drei Gruppen annähernd gleich kapitalsstark sind, ein durchschnittlicher Steuerfuß von etwa 6 Prozent gegenüber den jetzigen 10 Prozent angenommen werden könnte.

Innerhalb dieser drei Gruppen ragen hervor die „sonstigen Industrieaktiengesellschaften"

mit	74	Millionen Kronen
Zuckerfabriken mit	62	„ „
Brauereien mit	57	„ „
Maschinen und Metallwaren mit	43	„ „
Textilfabriken mit	41	„ „

Das kleinste durchschnittliche Kapital in der ersten Gruppe zeigen die Brauereien mit zirka 550.000 K für ein Unternehmen. Es ist nun wohl möglich, daß ein nicht unbeträchtlicher Teil dieser kleineren Brauereien und auch der landwirtschaftlichen Zuckerfabriken, die vielfach von rein lokaler Bedeutung sind, deren Aktionäre örtlich vereinigt in enger Fühlung miteinander stehen, vielleicht auch durch gemeinsame Verpflichtungen an das Unternehmen gebunden sind, sich in Gesellschaften mit beschränkter Haftung umformen werden; hinsichtlich der andern Unternehmungen erscheint aber diese Befürchtung nur insofern gerechtfertigt, als zwischen Aktionär und Unternehmung ein gewisses persönliches Verhältnis besteht, wie dies entweder bei Familiengesellschaften oder bei solchen ganz vereinzelten Aktiengesellschaften der Fall ist, welche nur wenig Aktionäre haben, die zugleich die Arbeitskraft des Unternehmens darstellen.

In allen andern Fällen wird das Interesse an einer geringeren Steuerzahlung nicht stark genug sein, um — ganz abgesehen von den Schwierigkeiten, welche aus den Vorschriften der § 90 und 93 der Vorlage erwachsen und zunächst die Zustimmung von drei Viertel der bisherigen Aktionäre notwendig machen — den Umtausch der leichten und jederzeit verkäuflichen Aktie gegen den schwer realisierbaren „Geschäftsanteil" wünschenswert erscheinen zu lassen.'

Dies gilt nicht allein für den vorliegenden Fall, sondern auch dann, wenn — wie es dringend gewünscht werden muß — weitergehende Steuerermäßigungen durch die Änderung der Besteuerungsgrundlage im Sinne der vorstehenden Ausführungen konzediert werden sollten.

Je größer eine bestehende Aktiengesellschaft, je weiter der Kreis ihrer Aktionäre ist, je länger sie bereits besteht, um so schwieriger, ja geradezu unmöglich wird ihre Umwandlung in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung werden. Die Besorgnisse der Regierung oder besser gesagt, des Finanzministeriums, daß solche Umwandlungen in so beträchtlichem Maßstabe erfolgen könnten, daß dadurch eine wirkliche Schädigung der Steuereingänge nach dem zweiten Hauptstücke des Gesetzes vom 25. Oktober 1896 herbeigeführt werden würde, erscheint daher nicht gerechtfertigt.

Die beigegebene Tabelle zeigt aber auch, wie sehr der Schwerpunkt der ganzen industriellen Entwicklung in der wirklichen Großindustrie liegt, in Unternehmungen größeren Zuschnittes, von welchen der Motivenbericht (zu § 6 und 7 auf Seite 58 unten) selbst sagt: „daß der Bedarf nach sehr bedeutendem Kapitale sich durch Gründung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung nicht leicht wird befriedigen lassen". Auch die Entwicklung der Dinge in Deutschland bestätigt diese Annahme. Dies wird ohne weiters als allgemein richtig zugegeben, trotzdem aber — und der Motivenbericht erwähnt das auch in seiner Begründung dafür, daß eine Begrenzung des Kapitales nach oben, die sogar für „bedenklich" erklärt wird, nicht vorgeschlagen wurde — wird die Möglichkeit von Neugründungen oder auch Umwandlungen von allgemeinen Erwerbsteuerträgern in die neue Gesellschaftsform im größten Stile nicht nur nicht geleugnet werden können, sondern sie muß sogar vom wirtschaftlichen Standpunkte aus gewünscht werden.

Die Vorlage in ihrer gegenwärtigen Fassung macht das aber ganz und gar unmöglich und vom allgemeinen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte aus erscheint es als der größte Fehler derselben, daß sie die knapp bemessenen Steuererleichterungen nur kleinen oder doch sehr bescheidenen Kapitalsassoziationen zuwendet, jede größere Vereinigung aber von vorneherein auf das Gebiet der Aktiengesellschaft verweist.

Digitized by Google

Damit stehen wir wieder auf dem alten Punkt, der die Rückständigkeit der österreichischen Industrie verschuldet und ihr den Weltmarkt verschlossen hat: die Erdrückung der großen Kapitalsassoziation durch die Steuerlast. Es mag ja recht human sein, nur dem wirtschaftlich Schwächeren Steuererleichterungen zuzuwenden, aber verständig im volkswirtschaftlichen Sinn ist das nicht und die Annahme, daß (Seite 52 des Motivenberichtes) „die neue Gesellschaftsform wirklich befruchtend auf die wirtschaftliche Entwicklung der Kapitalsassoziation einwirken wird", wird sich unter diesen Voraussetzungen sicher nicht erfüllen! In Deutschland lag in der Form der Gesellschaft, ihrer Befreiung von dem schwerfälligen und großen Apparat der Aktiengesellschaft das Wesen der Sache, bei uns liegt, ganz abgesehen davon, daß man auch diese Form durch das obligatorische Einsichtsrecht der Gesellschafter oder den obligatorischen Aufsichtsrat nicht eben verbessert hat, das Wesen in weitgehenden Steuererleichterungen, die man von einer einsichtigen Regierung zu erwarten berechtigt war.

Ohne solche wird die Vorlage keinen andern Erfolg haben, als einer vermutlich kleineren Anzahl bereits bestehender Zuckerfabriken, Brauereien und sonstigen kleineren oder mittleren Aktiengesellschaften die Umbildung in Gesellschaften mit beschränkter Haftung zu ermöglichen, sowie die Umwandlung von derselben Kategorie angehörenden Geschäftsunternehmungen oder die Begründung solcher neuer Gesellschaften mit beschränkter Haftung hervorzurufen, die sich alle als Richtschnur zu nehmen haben, daß sie nur ja nicht zu groß werden, weil jede neue Kapitalsinvestition, jede Ausdehnung, die doch nicht nur für das Unternehmen selbst, sondern auch für das Land ein Segen wäre, sofort mit dem steigenden Steuerfuße bestraft wird!

Es gehört bei dieser Sachlage ein weitgehender Optimismus dazu, sich eine „befruchtende Einwirkung auf die wirtschaftliche Kapitalsassoziation" zu versprechen; es muß vielmehr vorausgesetzt werden, daß weder die Industrie, noch auch der Staat aus dieser Vorlage einen irgend nennenswerten Nutzen ziehen wird. Vor allem wird ebensowohl die Umwandlung größerer, derzeit im Privatbesitze befindlicher Etablissements, sowie die Fusion kleinerer, gleichartiger Industrieunternehmungen, die ja schon mehrfach — wie beispielsweise in der Papierindustrie — angestrebt wurde, aber noch jedesmal vor allem an der Steuerfrage gescheitert ist und deren wirtschaftliche Berechtigung und Zweckmäßigkeit sicherlich nicht angezweifelt werden kann, unmöglich gemacht.

Soweit die steuerrechtlichen Bestimmungen in Frage kommen, steht die Vorlage sichtbar unter dem Eindrucke der Befürchtung, daß durch das neue Gesetz die Entwicklung der Steuer nach dem zweiten Hauptstück beeinträchtigt werden könnte, und doch ist diese Angst sicherlich nicht berechtigt.

Die Handelskammern von Pilsen und Innsbruck haben schon darauf hingewiesen, und der Motivenbericht gibt selbst zu, „daß der Bedarf nach sehr bedeutendem Kapitale sich nicht leicht durch die Gründung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung wird befriedigen lassen".

Wo an den wirklichen Geldmarkt appelliert werden muß, wo der Unternehmer lediglich als Geldgeber auftritt, wo das persönliche Verhältnis zwischen dem Beteiligten und der Unternehmung fehlt, da ist für die Gesellschaft mit beschränkter Haftung kein Boden. Die Beteiligung an einer solchen erscheint bei der ganzen Konstruktion der Gesellschaft, bei der Wichtigkeit, die jedem einzelnen Punkt des Gesellschaftsvertrages zukommt, der von allen Gesellschaftern genau durchzuberaten ist, bei der Schwierigkeit des Besitzwechsels, die den neuen Gesellschafter zunächst zu einem eingehenden Studium des Gesellschaftsvertrages nötigt, von allem Anfang an als eine dauernde Kapitalsanlage, wie etwa der Kauf eines Hauses oder eines Grundbesitzes, eine Handlung, die man, ehe man sie begeht, gründlich nach allen Seiten überlegt, weil man aus einer solchen Unternehmung nicht so schnell wieder heraus kann, wie man hineingegangen ist.

Gegenüber der leicht realisierbaren Aktie erscheint der „Geschäftsanteil" wie ein Immobiliarbesitz; sein Kauf ist nicht jedermanns Sache, er ist vor allem nichts für die Spekulation.

Aus diesen Gründen wird man sich für alle größeren, kapitalsreichen, auf den Geldmarkt angewiesenen Unternehmungen nach wie vor — und sei der Unterschied in der Besteuerung noch so groß — der Form der Aktiengesellschaft bedienen und wo, von Familiengesellschaften abgesehen, mehr als etwa 10 bis 15 Beteiligte notwendig sind, wird man schwerlich auf die Gesellschaften mit beschränkter Haftung greifen.

Indessen soll nicht geleugnet werden, daß die Entwicklung dieser Gesellschaftsform bei uns andre Wege gehen wird, soll und muß, wie in Deutschland. Dort, wo ein Unterschied in der Besteuerung, der von Wesenheit wäre, nicht besteht, war, wie schon erwähnt, die freiere Form die Hauptsache. Man konnte das Prinzip der Kapitalsassoziation auf kleinere Unternehmungen übertragen, was früher wegen des großen und schwerfälligen Apparates der Aktiengesellschaften mit Schwierigkeiten verbunden war. Tatsächlich zeigt auch die Mehrzahl der deutschen Gesellschaften ein Kapital von 20.000 bis 100.000 Mark, während von den Ende April 1902 bestehenden 6200 Gesellschaften mit beschränkter Haftung nur etwa 300 ein Kapital von über 1,000.000 Mark hatten. Die wirtschaftliche Entwick-

Digitized by Google

lung liegt also in Deutschland mehr in der Entwicklung nach unten. Aber selbst hier, wo die Frage der Besteuerung keine Rolle spielt, ergibt sich, wenn man die auf Seite 58 des Motivenberichtes angeführten, bis Ende Februar 1898 gezählten 1839 Gesellschaften mit beschränkter Haftung nach der Höhe des Stammkapitales gruppiert, daß nur zirka 54 Prozent in Gesellschaften bis zu einer Million Kapital und zirka 16 Prozent in solche mit einem Kapitale von mehr als einer Million investiert wurden.

Bei uns in Österreich aber, wo die Entwicklung großer Industriegesellschaften bisher durch die übermäßige Steuerlast behindert war und behindert ist, hat die neu zu gründende Gesellschaftsform die Aufgabe, das nachzuholen, was die Aktiengesellschaften durch den auf ihnen lastenden Steuerdruck versäumt haben und versäumen mußten. Hier ist nicht die Form der Gesellschaft, sondern die von derselben zu tragende Steuerlast der springende Punkt und niemals wird die Gesellschaft mit beschränkter Haftung ein „hervorragendes Mittel zur Belebung von Handel und Industrie" werden, niemals wird sie „wirklich befruchtend auf die wirtschaftliche Entwicklung der Kapitalsassoziation einwirken", solange die Regierung die günstigere Steuerbehandlung solcher Unternehmungen nur „innerhalb gewisser Grenzen", und zwar innerhalb jener Grenzen, welche durch die Vorlage gezogen sind, als berechtigt anerkennt. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß — eine wirklich günstige Steuerbehandlung vorausgesetzt — das durchschnittliche Kapital der neuen Gesellschaftsform ein nicht unerheblich höheres sein wird, als in Deutschland, weil eben hier das Bedürfnis nach einer Entwicklung der Großindustrie auf dem Wege der Kapitalsassoziation vorliegt. Der progressive Steuerfuß aber, welcher in direktem Verhältnis zur Höhe des investierten Kapitals steht, verhindert die Erfüllung dieses Bedürfnisses und beseitigt damit den Hauptvorteil, den die neue Gesellschaftsform für die Entwicklung unserer Industrie mit sich bringen soll.

Wenn der Motivenbericht auf Seite 99 sagt, daß die Regierung glaubt, „das bis zu einem gewissen Grade bereits der allgemeinen Erwerbsteuer zu Grunde liegende Prinzip der progressiven Gestaltung der Ertragsbesteuerung festhalten und weiter ausgestalten zu sollen", so wäre dem gegenüber wohl einzuwenden, daß dieses Prinzip bei der Kapitalsassoziation, durch welche ja auch dem kleinen Kapitale Gelegenheit gegeben werden soll, sich an wirtschaftlich bedeutenden und großen Unternehmungen zu beteiligen und sich in den Dienst der Industrie zu stellen, bisher nirgends Anwendung gefunden hat, daß auch der Steuerfuß für Aktiengesellschaften, ob sie nun ein Kapital von 1 Million oder 100 Millionen haben, der gleiche ist, und daß es, wenn die Steuer einerseits nach der Ertragsfähigkeit, andrerseits aber nach dem wirklichen Ertrag bemessen wird, nicht angeht, die Grundsätze der einen Steuerbemessungsart ohneweiters auf die andere zu übertragen. Noch eher wäre es verständlich gewesen, wenn das angestrebte Prinzip der progressiven Besteuerung in der Anwendung eines höheren Steuerfußes auf ein prozentuell höheres Erträgnis zum Ausdruck gelangt wäre. Wenn man zum Beispiel gesagt hätte:

Ohne Rücksicht auf die Höhe des in der Gesellschaft anliegenden Kapitales, unterliegt ein prozentuelles Erträgnis bis zu 6 Prozent dem Steuerfuß von 4 Prozent. Der 6 Prozent übersteigende Ertrag wird in der Weise einer progressiven Besteuerung unterworfen, daß

das 7. Prozent eine 5prozentige,
„ 8. „ „ 6 „
„ 9. „ „ 7 „
„ 10. „ „ 8 „
„ 11. „ „ 9 „
„ 12. „ und alle folgenden eine 10prozentige

Steuer als Maximum bedingen würden. Demnach wäre z. B. ein 8prozentiges Erträgnis (mit $6 \times 4 + 5 + 6$) mit 4·375 Prozent, ein 12prozentiges Erträgnis (mit $6 \times 4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10$) mit 5·75 Prozent, ein 20prozentiges Erträgnis (mit $6 \times 4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 9 \times 10$) mit 7·45 Prozent zu versteuern.

Um jedoch Gesellschaften mit kleinerem Kapitale, die naturgemäß auf ein höheres prozentuelles Erträgnis rechnen müssen, von der Wirkung der hier vorgeschlagenen, unter Umständen allzu empfindlichen Progression zu schützen, müßte ein Präzipuum von 20 000 K bedungen werden, welches nur mit vier Prozent zu versteuern wäre. Unter dieser Voraussetzung würden die oben angeführten Beispiele einer allerdings nicht wesentlichen Veränderung unterliegen, welche ziffermäßig nicht konstatierbar ist, weil sie von der Höhe des Gesellschaftskapitales abhängt.

Selbstverständlich wäre aber eine solche progressive Besteuerung der neuen Gesellschaftsform nur unter der strikten Voraussetzung zulässig, daß die Besteuerungsgrundlage im Sinne der Ausführungen dieses Referates in einer jeden Zweifel und jede mißbräuchliche Auslegung ausschließenden Weise reformiert werde.

Das hätte doch den Sinn gehabt, daß derjenige, welcher von einem bestimmten Kapitalsbetrage eine besonders hohe Rente bezieht, auch eine steigende Steuer bezahlt hätte und ließe sich von diesem Gesichtspunkte aus vielleicht rechtfertigen. Ganz unrichtig aber ist es, von der falschen Annahme ausgehend, daß jeder Gesellschafter einer kapitalsreichen Gesellschaft darum auch ein Großkapitalist sein müsse, den Einzelnen dafür verantwortlich zu machen,

Digitized by Google

daß er einer solchen Gesellschaft angehört, auch wenn er nur einen Anteil von 10.000 K hat, und daraus nur eine Rente von 2 Prozent bezieht. Das heißt eben die Bildung der Großindustrie auf dem Wege der Kapitalsassoziation unmöglich machen!

Daß durch die progressive Besteuerung auch dafür (Motivenbericht Seite 99) „Vorsorge getroffen wird, daß die Differenz zwischen der Steuerleistung besonders großer Gesellschaften mit beschränkter Haftung und jener der Aktiengesellschaften möglichst ausgeglichen wird", scheint auch weniger in der liebevollen Fürsorge für die bisher so stiefmütterlich behandelten Aktiengesellschaften, als vielmehr in jener für den Staatsschatz begründet zu sein, der auf die zehnprozentige Erwerbsteuer von allen irgendwie belangreichen assoziierten Kapitalien zu verzichten offenbar nicht geneigt ist.

Wenn auch gegen das Prinzip der Progression als solches eine Einwendung nicht erhoben werden soll, so kann dasselbe doch in der vorliegenden Fassung die Billigung der Industrie unter keinen Umständen finden. Dieselbe muß vielmehr in der Fassung des Entwurfes eine Maßnahme erblicken, welche, wie schon mehrfach erwähnt, geeignet ist, alle von der Einführung dieser neuen Gesellschaftsform erhofften Vorteile illusorisch zu machen. Dies ist um so mehr zu beklagen, als hierunter nicht nur die Industrie, sondern auch der Staatsschatz zu leiden haben wird, für welchen eine auf minder fiskalischer Grundlage aufgebaute Gesetzesvorlage ohne Zweifel neue und reiche Einnahmsquellen zu Tage gefördert hätte.

Gegen den letzten Absatz des § 107, mit welchem die auch für Aktiengesellschaften gültige Minimalsteuer von 1 vom 1000 des eingezahlten Stammkapitales normiert wird, soll eine Einwendung nicht erhoben werden unter der nach den vorstehenden Ausführungen selbstverständlichen Voraussetzung, daß diese Minimalsteuer nur vom eingezahlten Stammkapitale, nicht aber von etwa noch aushaftenden Kapitalsbeträgen eines Obligations- oder Hypothekaranlehens eingehoben werde.

Und doch hätte, wenn schon die volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte vor den fiskalischen weichen müssen und wenn man schon die Augen gegenüber der Tatsache verschließen will, daß zu den Staatsnotwendigkeiten nicht allein die Erhaltung und Ausbildung der Wehrkraft, sondern auch jene der Nährkraft gehört und daß die Steigerung der letzteren eine Vorbedingung für die Ausgestaltung der ersteren ist, ein unendlich wichtiges Moment der Regierung Veranlassung geben müssen, in dieser Frage alle Kleinlichkeit beiseite zu setzen und auch die größten Opfer nicht zu scheuen, um der österreichischen Industrie einen kräftigen Impuls zu neuem Aufschwung zu geben.

Dieses Moment, offen vor aller Augen zu Tage liegend, ist: Die Industriepolitik der ungarischen Regierung, die, die endliche Zolltrennung sich stets vor Augen haltend, mit bedeutenden materiellen Opfern und mit unleugbarem Erfolge eine ungarische Industrie im Gegensatz zu unserer österreichischen Industrie zu züchten bestrebt ist.

Das Kapital der ungarischen, beziehungsweise Budapester Industriegesellschaften betrug im Jahre 1893 151·5 Millionen, im Jahre 1902 394·2 Millionen, hat daher in zehn Jahren zugenommen um fast 243 Millionen oder 160 Prozent (Mat. S. 613), während in der gleichen Zeit das Kapital der österreichischen Industriegesellschaften sich von 547·6 auf 994·4 Millionen, das ist um 446·8 Millionen oder 81 Prozent vermehrt hat (Mat. S. 511). Die Steigerung in Ungarn betrug daher im letzten Dezennium das Doppelte von jener in Österreich!

Da, wie bekannt, die allgemeinen Produktionsbedingungen in Ungarn erheblich ungünstigere sind, als bei uns, ist der erzielte Erfolg ausschließlich auf die Industriepolitik der ungarischen Regierung zurückzuführen. Große, unverzinsliche, auch nicht rückzahlbare Vorschüsse, 15jährige Steuerbefreiungen, weitgehende Tarifbegünstigungen, unbeschränkte Arbeitszeit und Nachtarbeit neben völliger Abwesenheit aller sozialpolitischen Lasten fallen schwer in die Wagschale. Hiezu kommt noch, daß die ungarische Industrie keine Landesumlagen zahlt, daß die Gemeindezuschläge erheblich niedrigere sind, ja, daß die Gemeinden aus eigenem große Opfer bringen, um Industrieunternehmungen gerade in ihren Bezirk zu ziehen. Kostenlose Abgabe des Grundes ist die Regel; hin und wieder werden auch noch von leistungsfähigen Gemeinden die zum Bau notwendigen Ziegel kostenfrei zur Verfügung gestellt. Agenten der ungarischen Regierung laufen den größeren österreichischen Industriellen die Türen ein!

Es ist österreichisches Kapital, österreichischer Unternehmungsgeist, welcher sich über die Leitha flüchtet, um dort, angelockt von den gewährten außerordentlichen Begünstigungen, selbst unter unleugbar ungünstigen Verhältnissen jene Unternehmungen zu begründen, die sonst zweifelsohne in Österreich entstanden wären. Die Namen der Firmen, die im letzten Dezennium dort entstanden sind, sprechen eine beredte Sprache, es sind fast ausschließlich österreichische Firmen und das Kapital, das nach Ungarn ausgewandert ist, ist für unsere Steuerkraft auf immer verloren!

Die wohlwollenden Warnungen der österreichischen Regierungsorgane, sich auf solche Experimente doch nicht einzulassen, der Hinweis auf die schwierigen

Digitized by Google

Arbeiterverhältnisse und noch manches andere, verhallen wirkungslos gegenüber den Resultaten, die die Rechnung ergibt.

Das im Verhältnis zu Österreich finanziell gewiß ungünstiger situierte Ungarn bringt in weiser Voraussicht für die Begründung und Ausdehnung seiner Industrie freiwillige Opfer, die im Verhältnis jedenfalls viel größer sind, als das, was die österreichische Industrie von der österreichischen Regierung verlangt, Opfer, die beweisen, daß dort die richtige Auffassung von dem Werte der „produktiven Kräfte" herrscht, während wir ruhig die Hände in den Schoß legen und der Entwicklung der Dinge in der stillen Hoffnung zusehen, daß eines schönen Tages die ungarische Industriepolitik ein glänzendes Fiasko erleiden werde.

Daß dabei eine Fabrik nach der andern entsteht, daß die Industriellen sich nach wenigen Jahren der Kinderkrankheiten jenseits der Leitha ganz wohl befinden und sich aus eigenem Antriebe vergrößern, wird nicht beachtet; unsere Regierung sieht gelassen zu, wie die Existenzbedingungen für unsere österreichische Industrie nach und nach abgegraben werden, so daß wir, wenn hier nicht Wandel geschaffen wird, eines Tages vor der Tatsache eines um das Territorium des ungarischen Staates verminderten Absatzgebietes stehen werden.

Erst vor wenigen Tagen, am 8. Jänner 1905, hat sich ein klassischer Zeuge, der ungarische Ministerpräsident Tisza in einer Rede an seine Budapester Wähler über die Entwicklung der ungarischen Industrie wie folgt geäußert: „.... Es zeigte sich vor allem ein fortwährend sich steigerndes Interesse im Kreise der österreichischen Industriellen. (Lebhafte Zustimmung.) Es entfaltete sich ein sehr gesunder und sehr natürlicher Übersiedlungsprozeß und glauben Sie mir, meine Herren, daß es in unserer Hand liegt, in dieser Beziehung die Räder des Schicksals zu lenken. Führen wir unsere Angelegenheiten so und halten wir unsere Angelegenheiten in Ordnung, damit wir auch weiterhin die zuversichtliche Hoffnung erwecken, das vertrauenerweckende Bild einer jungen, vorwärtsstrebenden Nation bieten, welches wir zu bieten vermögen, wenn wir an unseren besseren Verstand appellieren und dann wird das Kapital zu uns kommen, werden die Industriellen uns aufsuchen und wird es möglich sein, die ungarische Industrie zu schaffen." (Langandauernde, begeisterte Eljenrufe.)

Und der Handelsminister Hieronymi verwies am 12. Jänner 1905 vor seinen Szathmarer Wählern darauf, daß „allein im vorigen Jahre 12 neue Textilfabriken gegründet worden seien, welche 4000 bis 5000 Arbeiter beschäftigen."

Wenige Tage später äußerte der Handelsminister in Theresienstadt, daß „von den in Budapest existierenden 785 industriellen Unternehmungen, welche mit 78.000 Pferdekräften und beinahe 50.000 Arbeitern arbeiten, zwei Drittel in den letzten Jahren entstanden seien".

Bedarf es weiterer Beweise für die ernste Gefahr, welche der österreichischen Industrie von Ungarn droht?!! Die ungarische Regierung, die, weil sie sich zur Zeit industriell noch nicht stark genug fühlt, heute noch an dem gemeinsamen Zollgebiete festhält, ebenso, wie die Opposition, die lieber heute als morgen die Zollschranken errichtet sehen möchte, wetteifern beide in dem Bestreben, die ungarische Industrie, die sie als eine Vorbedingung ihrer wirtschaftlichen und politischen Unabhängigkeit von Österreich ansehen, mit allen Mitteln zu fördern. Dafür ist ihnen kein Opfer zu groß und mit Stolz wird auf die erzielten Erfolge hingewiesen.

Kaum ist in Österreich der vorliegende Gesetzentwurf eingebracht, rührt es sich schon auch in Ungarn in der gleichen Richtung und man kann sicher sein, daß dort Industrie und Regierung mit der größten Beschleunigung Hand in Hand arbeiten werden und daß ohne jede Schwierigkeit zumindest jene Steuererleichterungen werden gewährt werden, die das vorliegende Referat zu erreichen anstrebt. Das Mittel, den uns aufgezwungenen Kampf mit Aussicht auf Erfolg aufzunehmen, ohne daß der Staatsschatz darunter zu leiden hätte, ist durch den vorliegenden Gesetzentwurf uns in die Hand gegeben.

Dasselbe nicht zu benützen, wäre ein Verbrechen an der wirtschaftlichen Zukunft Österreichs.

Wahrlich! Wenn in dieser Frage kein anderes Moment in Betracht käme, als jenes, den Bestrebungen der ungarischen Regierung zur Ausdehnung ihrer Industrie, die aus unserem Fleisch und Blut gemacht wird, in wirksamer Weise zu begegnen, es wäre für sich allein mehr als genügend, um für eine weit ausschauende Wirtschaftspolitik die Aufwendung weit einschneidenderer als der hier beanspruchten Maßnahmen vor jedem Richterstuhle zu rechtfertigen.

Das aber, was die österreichische Industrie für die neu zu begründende Gesellschaft mit beschränkter Haftung verlangt, ist kein damnum emergens, sondern im schlimmsten Falle ein lucrum cessans!

Der Gedanke, ein neues wirksames Steuerobjekt zu schaffen, scheint in erster Linie bei diesem Gesetzentwurfe Gevatterschaft gestanden zu sein; er hat die halben Maßregeln verschuldet, die im § 107 zum Ausdrucke gelangen, mit welchen weder der Industrie, noch dem Staate gedient sein wird, denn auf dieser Basis kann in der Einführung dieser Gesellschaftsform nie und nimmer „ein hervorragendes Mittel zur Belebung von Handel und Industrie erblickt werden".

Digitized by Google

Man habe doch den Mut, endlich einmal der Industrie in wirksamer Weise unter die Arme zu greifen und man wird in kurzer Zeit inne werden, daß der kleine Steuerentgang, der ja aus der zu gewärtigenden Umbildung einzelner kleinerer Aktiengesellschaften sich ergeben wird, um ein mehrfaches aufgewogen werden wird durch die Mehrleistung an Steuer infolge des Überganges vieler, insbesondere großer Privatunternehmungen in die neue Gesellschaftsform sowie aus der Vergrößerung derselben und aus der Neugründung solcher Industrieunternehmungen, welche unter andern Umständen überhaupt nicht entstanden wären.

Wien, 19. Jänner 1905.

Friedrich von Pacher.

Von diesen Erwägungen ausgehend, stellt das gefertigte Referentenkomitee folgende

Anträge:

I. Der Industrierat erachtet, daß der ihm zur Begutachtung zugewiesene Gesetzentwurf über Gesellschaften mit beschränkter Haftung, infolge der steuerrechtlichen Bestimmungen des § 107 vollkommen ungeeignet ist, als Mittel zur Belebung von Industrie und Handel zu dienen und eine gedeihliche Entwicklung der neuen Gesellschaftsform herbeizuführen.

II. Der Industrierat ersucht das k. k. Handelsministerium, seinen ganzen Einfluß in der Richtung zur Geltung zu bringen, daß

1. Im Sinne des Referates I der § 107 umgeändert werde wie folgt:

„Die Gesellschaften mit beschränkter Haftung unterliegen, ohne Rücksicht darauf, ob es sich um inländische oder ausländische Gesellschaften handelt, der allgemeinen Erwerbsteuer nach dem I. Hauptstücke des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, betreffend die direkten Personalsteuern, mit der Maßgabe, daß zu dem im Sinne dieses Gesetzes für Gesellschaften mit beschränkter Haftung ermittelten Erwerbsteuerkontingente ein 10 prozentiger Zuschlag Platz zu greifen hat, welcher Zuschlag jedoch in die Erwerbsteuerhauptsumme nicht eingerechnet wird."

„2. Für den Fall, als die Einbeziehung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung in das I. Hauptstück des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, undurchführbar sein sollte, ist, unter der strikten Voraussetzung, daß die Feststellung der Besteuerungsgrundlage im Sinne der Ausführungen des Referates II reformiert werde, der Steuerfuß derart zu bestimmen, daß von dem ausgewiesenen Reingewinne ein Präzipuum bis zur Höhe von 20.000 K ausgeschieden und mit vier Prozent versteuert wird, und daß von dem 20.000 K übersteigenden Reingewinne bis zu sechs Prozent vom Kapitale eine 4prozentige Erwerbsteuer, von jedem weiteren einzelnen Erträgnisprozente je ein Prozent mehr bis zur Maximalzuschlagshöhe von zehn Prozent zur Einhebung gelangen soll."

Wien, 8. Februar 1905.

Julius Singer.
Ludwig Neurath. Friedrich von Pacher.
Eduard Palmer. M. Schefftel.

Digitized by Google

5.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 4. Sitzung der II. Abteilung des Industrierates vom 11. Februar 1905.

Vorsitzender Obmann **Vetter**: Wir gehen in die Tagesordnung ein, das ist der Bericht des Referenten über den Gesetzentwurf, betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung.

Ich bitte den Herrn Referenten, Herrn v. Pacher, das Wort zu ergreifen.

Referent v. **Pacher**: Meine sehr geehrten Herren! Der Gesetzentwurf, welcher dem Industrierate zur Begutachtung vorliegt, ist wohl einer der wichtigsten, die dem Industrierate seit seinem Bestande vorgelegen sind. Ich meine, man kann ohne Übertreibung sagen, daß damit unter Umständen, allerdings nur unter Umständen, eine neue Phase in der Entwicklungsgeschichte der österreichischen Industrie eingeleitet werden könne.

Bei dem allgemeinen Interesse, welches dieser Gesetzentwurf in allen Kreisen der Industrie erregt hat, glaube ich wohl voraussetzen zu dürfen, daß alle Herren den ausführlichen Referaten, die seitens des Referentenkomitees erstattet worden sind, die nötige Aufmerksamkeit geschenkt haben. Diese Referate behandeln nur den § 107, und zwar aus zwei Gründen. Erstens ist der § 107 der Kernpunkt der ganzen Sache, und zwar so sehr der Kernpunkt, daß man sagen kann, ein mangelhaftes Gesetz mit einem guten § 107 könnten wir akzeptieren, ein vollkommenes Gesetz mit einem schlechten § 107, und wenn ich mir erlauben darf, zu sagen, mit dem § 107, wie er uns heute vorliegt, ein solches Gesetz können wir nicht brauchen.

Ich glaube, ich brauche Sie in dieser Richtung gar nicht zu fragen, Sie sind vollkommen meiner Meinung. Ich weiß es. Ich glaube, kein einziger Industrieller in ganz Österreich würde dieses Gesetz mit diesem Paragraphen annehmen.

Der zweite Grund, warum wir uns nur mit dem § 107 beschäftigt haben, war, daß, wie die Herren aus den Zeitungen wissen, der Gesetzentwurf, welcher dem Herrenhause vorgelegt worden ist, schon vor 14 Tagen in die Kommission des Herrenhauses gekommen ist, daß dort bereits die Generaldebatte abgeführt wurde, daß die Aufnahme der Spezialdebatte in den nächsten Tagen bevorsteht, und daß, so viel man hört, das Herrenhaus gewillt sein soll, noch vor Ostern die Sache ins Plenum zu bringen und zu erledigen. Es war also gewiß Gefahr im Verzuge, und wir waren nicht in der Lage, während der doch kurzen Zeit den ganzen Gesetzentwurf einerseits durch das Referentenkomitee, dann durch die Abteilung und dann durch das Plenum zu bringen, wir haben daher geglaubt, beim § 107, der das wichtigste der ganzen Vorlage enthält, bleiben zu sollen.

Ich beabsichtige nicht, mich heute irgendwie in ein detailliertes Referat einzulassen, und zwar insbesondere aus dem Grunde, weil die Möglichkeit doch vorliegt, daß die Sache Montag oder Dienstag ins Plenum kommt und ich den Herren nicht die Unannehmlichkeit bereiten wollte, daß sie heute dasselbe zu hören bekommen, was Sie Montag oder Dienstag zu hören bekommen werden. Ich möchte mich also möglichst kurz fassen und zunächst die Anträge, die wir gestellt haben, mit wenigen Worten begründen.

Wir haben zwei oder, wenn Sie wollen, auch drei Anträge gestellt. Über den ersten glaube ich, wird kaum eine Debatte entbrennen. Er ist der Verdammungsbeschluß über den § 107, in welchem gesagt wird, daß die Bestimmungen des § 107 vollkommen ungeeignet sind, als Mittel zur Belebung von Handel und Industrie zu dienen, daß also damit der Zweck des ganzen Gesetzes vereitelt wird. Darüber meine Herren, besteht keine Meinungsverschiedenheit, und es bedarf auch einer besonderen Motivierung nicht; die Motivierung erhellt übrigens zum Teil aus dem, was folgen wird.

Der zweite Antrag geht in seinem ersten Teile dahin, daß — und es ist das, wie wir alle wissen und täglich neu erfahren, der einmütige Wunsch der ganzen Industrie — die neuen Genossenschaften unter das I. Hauptstück eingereiht werden, und zwar vielleicht weniger wegen der Höhe der Steuer, als vor allem deshalb, weil die fiskalische Art und Weise in der Ermittlung der Steuer nach dem II. Hauptstück, weil der Verkehr mit den Finanzbehörden und alles, was drum und dran hängt, die Unannehmlichkeiten, denen man in jeder Weise ausgesetzt wird, so sehr perhorresziert werden, daß man davon nichts wissen will. Wir geben also zunächst diesem Wunsche Ausdruck, und ich kann nur sagen, es hat nicht den leisesten Eindruck auf irgend jemanden gemacht, wenn im Motivenberichte in geradezu rührender Weise uns nahegelegt wird, daß die Einbeziehung unter das I. Hauptstück für die neue Gesellschaftsform eigentlich „weniger zuträglich" sei. Ich glaube, meine Herren, was uns zuträglich ist, können wir selbst beurteilen. Ich muß auch sagen, ich halte diesen Ausdruck nicht für so ganz aufrichtig. Eines muß jedoch zugegeben werden, und das ist, daß durch mögliche Umwandlungen von Aktiengesellschaften, die ja, wie Sie wissen, vorgesehen

Digitized by Google

sind, ein gewisser Entgang an Steuern eintreten kann. Ich mache Sie diesbezüglich speziell auf die Tabelle auf Seite 32 des Berichtes aufmerksam. Es wird sich da in erster Linie meiner Meinung nach um die kleinen Zuckerfabriken und um die kleinen Brauereien, um solche Unternehmungen handeln, welche lokal vereinigt sind, wo die einzelnen beteiligten Aktionäre mit einander in Fühlung stehen, sich persönlich kennen und genau wissen, wer sie sind. Diese werden also wohl geneigt sein, sich umzuwandeln. Es sind das, wie Sie bemerken werden, in der niedrigsten Kategorie 39 Brauereien und 61 Zuckerfabriken, die ungefähr ein durchschnittliches Kapital von wenig über eine halbe Million Kronen pro Unternehmung haben. Dagegen muß ich sagen, daß ich die Besorgnisse, die auf jeder Zeile des Motivenberichtes zum § 107 und auch in den steuerrechtlichen Bestimmungen zum Ausdrucke kommen, die Besorgnisse, daß sich eine größere Anzahl bestehender Aktiengesellschaften nunmehr in Gesellschaften mit beschränkter Haftung umwandeln könne, absolut nicht teile. Es sind ja Beschränkungen, meine Herren, im Gesetze schon vorgesehen: Es ist die Dreiviertelmajorität notwendig, und es muß dann das eine Viertel untergebracht werden; so wie also nicht von vornherein drei Viertel einverstanden sind, kann überhaupt eine solche Umwandlung nicht stattfinden; und dann sind die Vorteile, welche geboten werden, wenigstens vorläufig so minim, daß es keinem Menschen einfallen wird, deshalb eine Aktiengesellschaft umzuwandeln und die leicht realisierbare Aktie gegen einen schwer realisierbaren Geschäftsanteil umzutauschen. Also diese Besorgnisse sind vollkommen unbegründet. Indessen, wir wollen ja nicht, daß der Staatsschatz geschädigt werde, und zwar aus dem Grunde nicht, weil schließlich und endlich die Sache wieder an uns ausgeht. Wer zahlt denn schließlich? Es wird doch wieder in erster Linie die Industrie zur Deckung des Ausfalles herangezogen werden. Um also diesem Entgang von Steuer zu begegnen, haben wir den Vorschlag gemacht, daß ein zehnprozentiger Zuschlag zur Erwerbsteuer der Gesellschaften mit beschränkter Haftung ausgesprochen werden soll, welcher Zuschlag in die Erwerbsteuerhauptsumme nicht einzurechnen wäre.

Das wäre nun der erste Teil des Antrages.

Wir mußten aber doch auch gegenüber den verschiedenen peremptorischen Äußerungen des Motivenberichtes, in welchem über zwei volle Seiten der Begründung des § 107 dem Nachweise darüber gewidmet sind, daß es ganz unmöglich sei, die neuen Gesellschaften in das I. Hauptstück einzubeziehen und daß nur die Einbeziehung in das II. Hauptstück den Staatsschatz vor Schaden bewahren könne, Stellung nehmen, und zwar deshalb, weil — und das muß ich sagen gegenüber manchen Herren, die damit nicht einverstanden sein werden, daß man einen solchen Alternativvorschlag gemacht hat — es ja nicht das erste Mal wäre, daß man über einen einmütigen Vorschlag der Gesamtindustrie einfach zur Tagesordnung übergeht. Damit nun für den Fall, daß über diesen einmütigen Wunsch der Industrie zur Tagesordnung übergegangen wird, man doch wenigstens wisse, in welcher Richtung unsere Wünsche liegen, sofern eine Einbeziehung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung in das II. Hauptstück unvermeidlich wäre, aus dem Grunde haben wir geglaubt, dieses zweite Referat auch erstatten zu sollen.

Dieses zweite Referat ist eigentlich ein Referat über die Aktiensteuergesetzgebung, aber ich bin unschuldig daran; das liegt ja in der Natur der Sache; von dem Moment an, wo die Gesellschaften mit beschränkter Haftung ebenfalls unter die, wie es im Motivenberichte heißt, „nach kaum bestrittenen finanzwissenschaftlichen Grundsätzen geregelte Ermittlungsart" gestellt werden, von dem Moment an muß ich diese „finanzwissenschaftlichen Grundsätze" etwas beleuchten und von dem Moment an bin ich eigentlich auf dem Gebiete der Aktiengesellschaft angelangt.

Nun, ich muß sagen, mich hat speziell die Bemerkung, in welcher dieser Passus hier vorkommt, außerordentlich in Erstaunen versetzt. Da heißt es nämlich: Die Beschwerden richten sich nicht gegen die nach kaum bestrittenen finanzwissenschaftlichen Grundsätzen geregelte Ermittlungsart, sondern eher gegen die Höhe der Steuer.

Nun, meine Herren, wenn man alle die Eingaben, die Klagen liest, wenn man die Hunderte und Hunderte von Beschwerden genauer ansieht, worüber handeln sie denn? Handeln sie über die Höhe der zehnprozentigen Steuer? Sie handeln doch alle über diese „nach finanzwissenschaftlichen Grundsätzen geregelte Ermittlungsart der Steuer".

Ich will mich da auf eine ausführliche Wiederholung dieser im Referate ziemlich genau dargelegten Dinge nicht einlassen, sondern möchte nur darauf aufmerksam machen, daß es offenbar finanzwissenschaftlich begründet zu sein scheint, das Erträgnis einer Aktie, welche sich im Besitze einer anderen Aktiengesellschaft befindet, zweimal zu besteuern, und daß es nicht minder finanzwissenschaftlich richtig zu sein scheint, dasselbe einmal zu besteuern, wenn sie im Privatbesitz ist.

Ebenso finde ich es finanzwissenschaftlich nicht begründet, daß statt des dreijährigen Durchschnittes, den wir ja durch lange, lange Jahre besessen haben, plötzlich die einjährige Bemessung eingeführt worden ist, ein Umstand, der meines Erachtens höchst unbillig ist.

Von den Passivzinsen will ich gar nicht reden — wir sind der einzige Staat, der Passivzinsen versteuert — auch nicht vom Verfahren bei Investitionen, aber daß der Staat es für notwendig und nicht unter seiner Würde findet, von Spenden und Geschenken, die man der freiwilligen Rettungsgesellschaft, dem Vereine

Digitized by Google

gegen Verarmung und Bettelei oder ein paar Klosterschwestern gibt, 10 Prozent zu nehmen, das ist doch der Gipfel der Finanzwissenschaft!

Meine Herren! Ist das Finanzwissenschaft?

Die Hauptsache ist allerdings die Einrechnung der Steuer in den buchmäßigen, ausgewiesenen Reingewinn. Darin liegt der Schwerpunkt, und es ist richtig, daß in dieser Auffassung eine gewisse Logik liegt. Wenn man nämlich die Steuer bezahlen soll, so muß man sie verdient haben, und es gibt auch einzelne Staaten in Deutschland, ich glaube, Bayern und Württemberg, welche die Steuer dem Reinertrage zuschlagen. Der weitaus überwiegende Teil der Staaten Deutschlands passiert sie aber.

Diese „finanzwissenschaftlichen Grundsätze" erhöhen uns den buchmäßigen Reingewinn zum Zwecke der Steuerbemessung um 25 Prozent, und das ist unserer Meinung nach das erste, was überhaupt beseitigt werden muß, wenn die Einbeziehung in das II. Hauptstück in Frage kommen soll.

Ich komme nun zum Steuerfuß. Was die Regierung verlangt, wissen Sie ja, das brauche ich Ihnen nicht zu wiederholen, und ebenso, daß es nicht annehmbar ist, nicht allein wegen des 5prozentigen Minimalsteuerfußes, der viel zu hoch gegriffen ist und damit begründet wird, daß auch die allgemeinen Erwerbsteuerträger nach allgemeinen Schätzungen mit durchschnittlich 5 Prozent besteuert sein sollen, ein Umstand, der unsererseits absolut bestritten wird, sondern auch wegen der horrenden, absoluten Progression. Das, was am unangenehmsten berührt hat, ist diese absolute Progression, durch welche gerade das ausgeschlossen wird, was wir am meisten wünschen, nämlich die Bildung *größerer* Industriegesellschaften.

Meine Herren! Ich brauche es Ihnen nicht zu sagen, Sie wissen es, es ist kein Schlagwort, unsere Industrie ist rückständig. Das ist eine traurige Tatsache.

Und warum? Weil durch die maßlose Besteuerung die Bildung von Aktiengesellschaften, größerer Unternehmungen, die eben heute nur auf dem Wege der Kapitalsassoziation möglich ist, verhindert worden ist.

Wir haben uns also wohl dahin einigen können, daß wir das Prinzip einer Progression, welches ja heutzutage modern ist, akzeptieren, wir haben uns aber gesagt, wir finden es absolut richtiger und gerechter, wenn wir diese Progression nach dem *prozentuellen Erträgnisse* statt nach der Höhe des Kapitals bemessen.

Wir sind auch, und zwar etwas verspätet, weil es uns im ersten Momente, wie ich gestehen muß, entgangen ist, dazu gekommen, um nicht den Vorwurf auf uns zu laden, daß wir durch die Art der von uns vorgeschlagenen Progression kleinere Gesellschaften schädigen könnten — ein Präzipuum von 20.000 K des buchmäßigen Reingewinnes unter allen Umständen dem niedersten Satze von 4 Prozent zu unterwerfen. Den gleichen Steuersatz von 4 Prozent haben wir angenommen für ein Erträgnis von 6 Prozent.

Wenn wir Verzugszinsen berechnen, rechnen wir immer sechs Prozent. Das ist aus der Vergangenheit herübergenommen und ist eine normale Verzinsung für ein industrielles Unternehmen.

Wenn jemand nur Coupons abschneiden will, kann er mit vier Prozent vorlieb nehmen, wenn man aber Millionen investieren soll, muß man mit einer höheren Verzinsung rechnen. Wir sind also bei einem Verdienste von sechs Prozent zu einem Steuersatze von vier Prozent gekommen und steigen dann um je ein Prozent bis zum Maximum der Aktiensteuer, bis auf zehn Prozent.

Das sind im großen und ganzen die Grundzüge und die Motivierung unserer Anträge. Ich will Sie mit weiteren Details nicht belästigen, ich empfehle Ihnen die wohl überlegten Anträge des Referentenkomitees.

Ich möchte aber auch nicht versäumen, einen Appell an die hier anwesenden Vertreter des Finanzministeriums zu richten, einen Appell und die Bitte, sie möchten doch dasjenige, was hier im Motivenberichte zum § 107 erwähnt worden ist, das Bestreben, die fiskalischen Interessen den wirtschaftlichen unterzuordnen, ein Bestreben, von dem — ich bitte um Entschuldigung — in dem vorliegenden Gesetzentwurfe bisher noch nichts zu bemerken ist, auch wirklich zur Tat werden lassen, und ich bin überzeugt, dann wird nicht allein die Industrie, sondern vor allem das Finanzministerium ein glänzendes Geschäft machen. *(Beifall.)*

Vorsitzender: Meine verehrten Herren! Es haben sich bereits zum Worte gemeldet Herr Präsident Ritter v. Kink, Herr *Kitschelt* und Herr *Schefftel*. Ehe wir jedoch in die Debatte selbst eintreten, gestatten Sie mir eine ganz kurze Bemerkung bezüglich der Behandlung des Gegenstandes und bezüglich der Abführung der Debatte. Ich lasse mich dabei lediglich von dem Wunsche und dem Gedanken leiten, daß wir zum mindesten danach streben müssen, heute ein möglichst einheitliches Gutachten zu Tage zu fördern. Denn nur ein solches wird von dem Eindrucke sein, den wir im Interesse der Sache wünschen. Die Wichtigkeit des Gegenstandes hat dazu geführt, daß sich in verhältnismäßig kurzer Zeit bereits die berufenen Organisationen, die Kammern, die Privatorganisationen mit dem vorliegenden Gesetzentwurfe beschäftigt haben, und hiebei sind, wie es meist in einer solchen Sache der Fall ist, sehr verschiedene, sehr heterogene Anschauungen zu Tage getreten.

Ich möchte Sie daher bitten, nicht vielleicht in einer Generaldebatte nochmals alles das aufzurollen, was bereits in den einzelnen Korporationen besprochen worden, sondern sich wo möglich an die konkreten Vorschläge des geehrten Herrn Referenten zu halten

Digitized by Google

und vor allem das herauszusuchen und zur Erledigung zu bringen, worin wir einig sind und worüber wir einen einstimmigen Beschluß fassen können. Aus diesem Grunde möchte ich die Herren bitten, ob Sie nicht geneigt wären, die Anträge des Herrn Referenten, und zwar Punkt I und Punkt II, 1 bis zu den Worten „betreffend die direkten Personalsteuern", in Beratung zu ziehen und hierüber mindestens eine abschließende Abstimmung vornehmen zu wollen, dann würden wir in die Debatte über den Nachsatz zu Punkt II, 1, betreffend den zehnprozentigen Zuschlag und auch über den Eventualvorschlag im Punkt II, 2 eintreten.

Ich möchte die Herren dringend bitten, vielleicht ist es möglich, in dieser Weise zu einem Resultate zu gelangen; ich glaube, daß wir da ein einheitliches Votum zu Tage fördern können, und das wäre wohl vor allem in unser aller Interesse gelegen.

Mitglied Handelskammerpräsident Ritter v. **Rink**: Meine Herren! Ich halte es wohl für die erste Pflicht der II. Abteilung, dem Referentenkomitee den wärmsten Dank auszusprechen. *(Beifall.)* Es ist ja wohl außer Zweifel, daß das Referentenkomitee, und namentlich die beiden Herren v. Pacher und Neurath, welche mit Spezialreferaten betraut waren, eine ganz außerordentlich intensive und von den besten Absichten der Förderung der Industrie geleitete Arbeit geleistet haben, eine Arbeit, welche der heimischen Industrie in dieser oder jener Weise zu Nutzen kommen wird. Ich glaube also, das müssen wir vor allem aussprechen. *(Beifall.)*

Was die Behandlung des Gegenstandes selbst anbelangt, so werde ich mich möglichst den Wünschen des Herrn Vorsitzenden fügen; allein, ich sage gleich „möglichst", weil ich mir doch die Erlaubnis erbitten muß, auch einige allgemeine Bemerkungen diesbezüglich zu machen, und zwar gleichzeitig über alle zwei Punkte, um die es sich hier handelt, da es mir — die Herren werden mir verzeihen — wahrscheinlich nicht gegönnt sein wird, bis zum Schlusse der Verhandlung hier zu bleiben, um den prinzipiellen Standpunkt, den ich in dieser Frage einnehme, zur Kenntnis der Herren zu bringen.

Was die Sache selbst anbelangt, so stehe ich auf dem Standpunkte, daß der Industrierat ein Beirat des Handelsministeriums ist, berufen, um im Vereine mit dem Handelsministerium alle jene Mittel zu besprechen, welche zur Belebung und Förderung der heimischen Industrie und des heimischen Handels dienen. Das ist meiner Meinung nach seine einzige Aufgabe. Der Industrierat ist aber nicht ein Beirat des Finanzministeriums, er ist nicht dazu berufen, um auch darüber zu wachen, ob durch die eine oder andere Maßnahme, die er vorschlägt, die Finanzwirtschaft des Staates in dieser oder jener Weise vielleicht ungünstig beeinflußt wird, sondern er hat die Aufgabe, lediglich vom Standpunkte der Interessen der Industrie und des Handels seine Meinung abzugeben und die Durchführung seiner Wünsche dann der Regierung, respektive in erster Linie dem Handelsministerium, zu überlassen. Das Handelsministerium wird dann wohl im Verein mit den übrigen Ressorts alle jene Vorschläge machen, welche vom Standpunkte der Staatswirtschaft zulässig sind. Die Regierung hat ja gewiß die Möglichkeit und die Pflicht, jene Vorschläge zu machen, welche sich als Kompromißvorschläge herausstellen, und welche dann der Gesetzgebung zur definitiven Annahme empfohlen werden können. Von diesem Gedanken ausgehend, kann ich es also grundsätzlich nicht gut heißen, wenn man sich auch im Industrierat von vornherein auf den Standpunkt der Taktik, den Standpunkt des Kompromisses, den Standpunkt der Verständigung stellt, sondern ich stehe eben grundsätzlich auf dem Standpunkt, daß wir nur die Erfordernisse der Industrie hier zu betonen und nur diese zum Ausdruck zu bringen haben. Das richtet sich in erster Linie gegen jene Bemerkungen des Herrn Referenten, welche dahin gegangen sind, daß es zweifellos sei, daß, wenn diese Vorlagen nach den Abänderungsanträgen des Komitees angenommen werden, dann durch die Umwandlung von Aktiengesellschaften in Gesellschaften mit beschränkter Haftung ein Fallen der Finanzen des Staates eintreten werde.

Ich glaube, wir haben über diesen Fall gar nicht zu urteilen. Im übrigen bemerke ich, daß, wenn es uns gelingt, Mittel und Wege zur Förderung der Industrie und des Handels zu stande zu bringen, es zweifellos ist, daß dabei auch die Finanzverwaltung unter allen Umständen sehr gut fahren wird. Wenn die Industrie aus dem rückständigen Zustande herauskommt, wenn wirklich eine allgemeine Belebung eintritt, dann kann es sich immer nur um vorübergehende Schwankungen einzelner Erträgniskategorien handeln; es muß aber per Saldo doch ein größeres Erträgnis für die Staatsfinanzen entfallen, da die Industrie in dieser oder jener Form der steuerkräftigste Steuerzahler ist und sein wird. Da decken sich also gewiß die öffentlichen Interessen mit den Interessen der Industrie.

Über den Punkt I ist ja also gar nichts zu reden und darüber ist eine Debatte vollständig überflüssig. Der Punkt I könnte wohl ohne weitere Debatte angenommen werden, und ich werde demselben auch ohneweiters zustimmen.

Was den Punkt II anbelangt, so sehe ich wirklich nicht ein, warum wir Industrielle uns sofort mit der Frage eines Zuschlages zur Erwerbsteuer befassen sollen, warum wir einen derartigen Vorschlag machen sollen? Es ist auch gar nicht abzusehen, in welcher Weise die hier gedachten Gesellschaften bezüglich ihrer Betriebsform, bezüglich ihres voraussichtlichen Erträgnisses anders behandelt werden sollen, als die derzeitigen öffentlichen Handelsgesellschaften. Das ist ausgeschlossen; wegen dieser geänderten Form wird

Digitized by Google

das Erträgnis dieser Gesellschaften nicht um einen Deut höher sein, sondern die ganze Geschäftsweise wird sich in analoger Form abspielen, wie es bei den öffentlichen Handelsgesellschaften der Fall ist. Warum sie also gewissermaßen gleich bestraft werden sollen mit einem Zuschlag, ist mir nicht klar; ich will hier nicht in die Details eingehen, weil das vom Herrn Vorsitzenden ausgeschlossen worden ist, sondern will nur bemerken, daß ich für den Punkt II, erstes Alinea, stimmen werde, das dahin geht, es habe, so wie bei öffentlichen Handelsgesellschaften bei der Besteuerung nach dem I. Hauptstücke zu bleiben. Den zweiten Passus würde ich aber ablehnen, falls er zur Abstimmung kommt und ich hier nicht mehr anwesend sein sollte.

Was nun den zweiten Antrag zu Punkt II anbelangt: „Für den Fall, als die Einbeziehung . . . . . u. s. w." — also ein Eventualantrag — so spreche ich mich schon jetzt grundsätzlich gegen derartige Eventualanträge aus, und zwar aus den Gründen, welche ich jetzt schon einigermaßen ausgeführt habe, aber auch aus einem anderen noch viel wichtigeren Grunde. Ich bin nämlich der Meinung, daß das Schwergewicht unserer ganzen Betätigung eigentlich darin liegt, daß unbedingt eine Änderung des Aktiengesetzes bezüglich der Steuer angestrebt werden muß. *(Rufe: Sehr richtig!)* Wenn wir es nicht erreichen, daß in dieser Beziehung bezüglich der Aktiensteuer endlich einmal moderne Anschauungen durchgreifen, wenn man in dieser Richtung keine Besserung erzielen kann, dann, meine Herren, bin ich der Meinung, daß überhaupt all unser Bemühen, die Industrie zu beleben und das Assoziationswesen zu stärken, vollkommen verglebich ist. Es werden sich dann vielleicht in dieser Form einige kleine Geschäfte bilden, es werden sich einige öffentliche Gesellschaften, Familiengesellschaften bilden, aber von einer Belebung der Industrie kann meiner Meinung nach so lange keine Rede sein, als nicht an eine gründliche Änderung des Aktiengesetzes gegangen wird. Der Industrierat hat dies auch bereits vollkommen gewürdigt und, ich glaube auch, die II. Abteilung schon beauftragt, auch diese Frage der Regelung des Aktiengesetzes dringlich zum Gegenstande seiner Beratungen zu machen und eine bezügliche Vorlage zu unterbreiten.

Wenn wir nun heute bezüglich der Gesellschaften mit beschränkter Haftung hier diesen Vorschlag machen, dann erscheint es mir ganz zweifellos, daß entweder, wenn der Vorschlag akzeptiert wird, dies dazu dienen wird, um die Reform der Aktiensteuergesetzgebung ad Calendas Graecas hinauszuschieben, was wir alle nicht wollen, oder aber, daß die Bestimmungen, die hier getroffen werden, dann in außerordentlich schwerwiegender Weise präjudizierend sein werden für das Aktiensteuergesetz. Ein solches Präjudiz heute zu schaffen, halte ich aber jedenfalls für sehr bedenklich.

Ich bitte mir nur zu gestatten, daß ich beispielsweise bemerke, daß hier davon gesprochen wird, bis zu acht Prozent hinaufzugehen. Wenn das angenommen wird, wie ist dann daran zu denken, daß die Aktiensteuer wesentlich heruntergehen soll? Dann haben wir zugestimmt, haben die acht Prozent als Maximum für jede Form anerkannt . . *(Ruf: Zehn Prozent! Mit dem Zuschlagsprozent zehn!)* . . . das ist eine ganz andere Sache . . . Wir haben aber dann jedenfalls der Sache präjudiziert. Wir kommen also dann in eine unangenehme Situation, wenn diese Aktiensteuergesetzgebung endlich einmal zur Verhandlung käme. Ich erlaube mir daher, den Antrag anzukündigen und würde einen der Herren bitten, ihn aufzunehmen und zu stellen, wenn ich nicht hier sein sollte, daß der Punkt 2 des zweiten Antrages abgelehnt werde, und zwar unter dem Titel, daß es nicht zulässig sei, ein Präjudiz bezüglich der Aktiensteuergesetzgebung zu schaffen.

Ich erlaube mir aber noch ein Wort zu sagen, und das geht dahin, daß ich es für außerordentlich bedenklich halte, daß, wenn die öffentliche Rechnungslegung, welche heute nur bei den Aktiengesellschaften Norm ist, auch auf die Gesellschaften mit beschränkter Haftung ausgedehnt werden soll — wobei man dann aber nicht stehen bleiben, sondern es auch auf Handelsgesellschaften ausdehnen wird — von unserer Seite das Wort „Progression" überhaupt nur in den Mund genommen wird.

Meine Herren! Wir haben eine progressive Personaleinkommensteuer, die muß genügen. Jeder ist verpflichtet, sein Einkommen, das er aus gewerblichen Unternehmungen bezieht, einzubekennen und es unterliegt der Progression. Wenn wir nun das Prinzip der Progression auch in die Erwerbsteuer hineinbringen, so ist das ein weitgehender Entschluß, ein Entschluß, der bei den Strömungen, die wir heute in der Öffentlichkeit und im Abgeordnetenhause haben, seitens der Agrarier mit Freude wird aufgenommen und mit Majorität durchgedrückt werden, aber ein Prinzip, welches für die Industrie außerordentlich schädigend sein wird, und welches ihr gewiß nicht eine Belebung, sondern eine Hemmung für alle Zukunft bereiten wird.

Erlauben Sie mir nur noch das eine, meine Herren. Können Sie sich oder kann sich einer der anwesenden Herren denken, daß im Landwirtschaftsrate, unserem Zwillingsbruder, der Antrag gestellt werden oder nur dem Gehege der Zähne entkommen könnte, es sei eine progressive Grundsteuer einzuführen? Ich bin überzeugt, daß unter den Agrariern oder den Mitgliedern des Landwirtschaftsrates sich niemand finden würde, der den Gedanken einer progressiven Grundsteuer als berechtigt zum Ausdrucke bringen würde. Und doch ist es außer Zweifel, daß auch die Grundbesitzer ganz analog wie die Industriellen bei Zeiten guter Ernte ein wesentlich höheres Einkommen haben, daher auch nach dem Erträgnisprozente mehr Grundsteuer zahlen müßten. Denn was für die Industrie die

Digitized by Google

Konjunktur, das sind für die Landwirtschaft die Witterungsverhältnisse.

Dieses Prinzip wird aber nur der Industrie aufgelastet und bei der Landwirtschaft von vornherein verhorresziert. Wir kämen da wieder zu einer Differenzierung zwischen Industrie und Landwirtschaft, und das müssen wir vermeiden.

Ich bitte um Entschuldigung, daß ich über den Rahmen der Diskussion etwas hinausgegangen bin, ich würde aber bitten, daß einer der Herren diesen meinen Antrag aufnehmen, und daß er eine Erledigung in dem von mir angedeuteten Sinne erfahren würde.

Vorsitzender: Es hat sich Herr Sektionschef Dr. Meyer zum Worte gemeldet; ich erteile ihm das Wort.

Sektionschef Dr. **Meyer**: Meine Herren! Ich fühle, es ist für mich außerordentlich schwer, in diesem Kreise das Wort zu ergreifen. Die verehrten Herren Vorredner haben mit vollem Rechte hervorgehoben, daß diese Versammlung dazu da ist, den Wünschen der Industrie Ausdruck zu geben, und mir steht natürlich gar kein Titel zu, diese Wünsche der Industrie zu prüfen, zu beurteilen oder zu kritisieren. Wenn der hochverehrte Herr Präsident der Wiener Handelskammer noch hinzugefügt hat, es sei seiner Meinung nach durchaus verfehlt, sich auf taktische Manöver einzulassen, sondern einfach das Meiste zu begehren, möge daraus auch entstehen, was wolle, so habe ich keinen Titel und kein Recht, in solche Erwägungen irgendwie einzugreifen. Auf der anderen Seite habe ich aber, insofern ich dem Finanzministerium angehöre, ebenfalls in diesem Kreise ein sehr eingeschränktes Feld meiner Tätigkeit.

Meine Herren! Was Sie vielleicht von mir gerne hören würden, die Regierung ist bereit, das oder jenes zu tun, das kann ich natürlich nicht sagen. Die Verhandlung steht bei beiden Häusern des Reichsrates und es ist unmöglich, daß ich namens der Regierung hier eine Äußerung in dieser Richtung abgebe. Insofern ist es mir in der Tat zweifelhaft, ob ich recht getan habe, hier zu erscheinen und ob ich mir das Wort erbitten darf. Wenn Sie es mir zu gute halten, daß ich mich in diesem Sinne an der Debatte beteilige, daß ich in dieselbe eintrete und Ansichten und Meinungen, die sich mir aufgedrängt haben, hier auch ausspreche, so möge es geschehen. Ich bitte es mir zu gut zu halten, daß ich über den Rahmen, den ich mir selbst gesteckt habe, hinausgehe, und daß ich mir hin und wieder doch auch eine kritische Bemerkung erlaube. Und zu kritischen Bemerkungen gibt das, was wir gehört haben, nach mehreren Richtungen Anlaß.

Ich möchte an Worte des ersten Herrn Redners anknüpfen, die, wie ich weiß, nicht seine Privatansicht sind, sondern die uns von allen Seiten entgegenhallen: Ja, mit dem Entwurfe hat die Regierung die Industrie erschlagen. Ich komme später darauf zurück, daß hier fortwährend eine eigentümliche Verwechslung zwischen Industrie und zwischen der in Erörterung stehenden Frage der Gesellschaften mit beschränkter Haftung unterläuft. Ich möchte aber zuerst doch dem begegnen, die Regierung erschlage mit dem Entwurfe die zu erwartenden Sprößlinge.

Meine Herren! Halten Sie es mir zu gute, wenn ich ganz offen spreche, aber ich denke, das gehört schon zur Taktik, welche der hochverehrte Herr Präsident v. Kink angedeutet hat. Ich bitte, meine Herren, wenn die Regierung einfach das II. Hauptstück auf die Gesellschaften mit beschränkter Haftung hätte anwenden wollen, dann würde ich diese Kritik begreifen. Aber ich bitte, wenn die Regierung von dem Steuerfuße des II. Hauptstückes für eine große Anzahl — ich werde gleich darauf zurückkommen, für wie viele — absieht und gleich auf die Hälfte heruntergeht, wie man ihr dann den Vorwurf machen kann, daß sie die neuen Unternehmungen erschlagen will, das ist mir denn doch nicht recht begreiflich.

Ich habe nun gesagt, für einen großen Teil der Unternehmungen, und da muß ich mir erlauben, in ein kleines Detail einzugehen.

Es heißt hier auf Seite 34 des den Herren vorliegenden Operates auf Grund einer Zusammenstellung, die vorangegeben ist, und die ich ohne weiteres meiner Darstellung zu Grunde lege:

„Die hier beigegebene Tabelle, in welcher die von der statistischen Zentralkommission verzeichneten 395 Industrieaktiengesellschaften auf Grund des vorher Gesagten nach ihrem eingezahlten Kapital gruppiert sind, zeigt zunächst, daß 43½ Prozent derselben eine solche Ausdehnung haben, daß sie überhaupt für eine Steuerermäßigung nicht mehr in Betracht kommen. Das durchschnittliche Kapital dieser Gruppe beträgt" u. s. w.

Dann wird fortgerechnet, „daß sicherlich keine einzige derselben die Umwandlung in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung auch nur vorübergehend in Betracht ziehen würde. Diese drei Gruppen repräsentieren zusammen zirka 63 Prozent des gesamten industriellen Aktienkapitales. Es bleiben demnach nur die drei ersten Gruppen übrig, für welche ein Steuerfuß von 5, 6 und 7 Prozent in Betracht kommen würde. Diese repräsentieren zusammen 37 Prozent mit einem Gesamtkapitale von rund 366 Millionen Kronen."

Wenn nun die Herren die Güte haben, die Tabelle auf Seite 32 und 33 anzusehen, so beziehen sich diese Prozentsätze, welche angeführt sind, auf die Kapitalsumme, nicht aber auf die Gesellschaften, und ich bitte, es ist nichts dagegen zu sagen, wenn man auch die Rückwirkung auf die Kapitalsumme betrachtet. Wenn man aber die Zahl der Gesellschaften in Betracht zieht, die daran teilnehmen sollen, so sieht die Sache

Digitized by Google

etwas anders aus. Dort, wo von 43 Prozent gesprochen wird, sind es nur 37 Gesellschaften, welche von der Gesamtzahl von 395 Gesellschaften nur 9·3 Prozent ausmachen, und dort, wo von den Unternehmungen die Rede ist, welche an den Ermäßigungen teilnehmen, sind es 318 Gesellschaften, welche von den 395 Gesellschaften 80·5 Prozent ausmachen. Ja, meine Herren, wenn der Entwurf der Regierung Bestimmungen trifft, wonach bei einer gleich großen Entwicklung, die für die künftigen Unternehmungen angenommen ist, 80 Prozent an den Ermäßigungen teilnehmen und nur 9 Prozent davon ausgeschlossen sind, so kann man nicht sagen, daß das nichts ist, man kann nicht sagen, daß neue Entwicklungsformen ausgeschlossen wären und unterdrückt werden.

Nun, und zu ähnlichen Ziffern kommt man, wenn man die Resultate in Betracht zieht, welche die deutsche Statistik aufweist. Ich bemerke, daß in Deutschland, wie ja den Herren sehr wohl bekannt ist, seit langem ein Gesetz besteht, welches die Gesellschaften mit beschränkter Haftung sogar gar keiner speziellen Steuer unterwirft — nach den in Preußen bestehenden Verhältnissen sind sie hienach überhaupt steuerfrei — so zwar, daß unlängst im preußischen Landtage bereits von Seite der Regierung angekündigt worden ist, daß das so nicht gehe. Unter dieser vollkommen freien, ja begünstigten Entwicklung hat sich eine Gestaltung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung ergeben, die nach einem früheren Stadium auf Seite 58 des Motivenberichtes dargestellt ist.

Und wenn Sie hier nun wieder vergleichen, welche Zahl die Gesellschaften mit einem Kapital bis 1 Million Mark und darüber ausweisen, so stellt sich heraus, daß von den damals in Betracht gezogenen 1839 Gesellschaften nur 120 ein Kapital von 1 Million Mark und mehr hatten — das ist ungefähr dasselbe, was hier in Betracht gezogen wird, nämlich 1,200.000 K — und wenn Sie diese 120 Gesellschaften in Prozenten von sämtlichen 1839 berechnen, so stellt sich heraus, daß das 6½ Prozent sind.

Ich will bei diesen Details nicht länger verweilen; ich will bei der Gelegenheit nur beleuchten, daß, glaube ich, die Vorschläge, welche die Regierung gemacht hat, denn doch ganz gewaltig unterschätzt werden, wenn ein so abfälliges Urteil darüber gefällt wird.

Ja, meine Herren, daß die Interessenten mehr haben wollen, als die Regierung aus eigenem Antriebe vorschlägt, das ist ganz begreiflich und darüber ist die Regierung gewiß nicht überrascht. Aber ich glaube, es trägt nicht zur allgemeinen Verständigung bei, wenn dasjenige, was von einer Seite optima fide vorgeschlagen ist, von der anderen Seite vollständig außer acht gelassen, vollständig verkleinert wird. Es kann das, glaube ich, doch nur zu Irrtümern und gegenseitigen Täuschungen führen.

Nun, meine Herren, ein zweiter Punkt, der, glaube ich, auch geeignet ist, manche Verwirrung in der ganzen Frage herbeizuführen, ist der, den ich schon früher kurz bezeichnet habe. Das Referat spricht förmlich von seinem ersten Worte an von der „Förderung der Industrie" und auch der hochverehrte Präsident der Handelskammer hat von der Förderung der Industrieunternehmungen gesprochen; daran schließt sich dann auch die Ansicht, daß die großen, ja die größten Unternehmungen an den zu gewährenden Ermäßigungen der Steuer teilnehmen sollen, daran schließt sich die Kritik gegen die Obergrenze, die in dem Regierungsvorschlage enthalten ist, daran schließt sich auch die, ich glaube, nicht vollständig mit Recht wiederholt gegebene Versicherung: Ja, mit den Umwandlungen, mit denen braucht sich die Regierung nicht zu befassen!

Nun, meine Herren, ich glaube, da sind in der Tat zwei ganz verschiedene Dinge vermengt. Die Bestimmungen über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung beziehen sich ja gar nicht bloß auf Industriegesellschaften, ich brauche ja gewiß nicht auf die Bestimmungen einzugehen, die Herren haben sie ja gelesen. Sie beziehen sich auch in Deutschland auf verschiedene Dinge. Daher ist einerseits die Behandlung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung ihrer Natur nach nicht eine Aktion für die Industriegesellschaften allein, anderseits darf auch die finanzielle Berechnung nicht ausschließlich Bezug nehmen auf die Industriegesellschaften, sondern muß Bezug nehmen auf alle Gesellschaften. Was das finanziell bedeutet, das gestatten Sie mir aus einer Zusammenstellung zu beleuchten, die ich mir habe machen lassen.

Im Jahre 1902 betrug die Steuer der Industrieunternehmungen 8,800.000 K, der Handels- und Speditionsunternehmungen 300.000 K, der Kreditinstitute und Versicherungsgesellschaften 7 Millionen Kronen, der Urproduktion 3·9 Millionen, der Verkehrsunternehmungen — diese kommen hier auch zum Teile in Betracht — 14·9 Millionen und sonstiger Unternehmungen, nämlich Leihgesellschaften, Kur- und Badeanstalten u. s. w. 800.000, macht zusammen 36 Millionen Kronen. Sie mögen nun mit vollem Recht eine Anzahl von Steuersätzen hier ausscheiden — die großen Kreditunternehmungen, die große Menge von Verkehrsunternehmungen werden ja für die Umwandlung gar nicht in Betracht kommen — aber ich bitte, die Sache steht doch ganz anders, als wenn Sie ausschließlich Industrieunternehmungen im Auge haben. In dem jetzt vorliegenden Referentenberichte ist sehr treffend ausgeführt, daß die Umwandlung unter den jetzt von der Regierung vorgeschlagenen Modalitäten nur in einem sehr beschränkten Umfange stattfinden kann. Das ist ja ganz richtig. Es handelt sich aber — da die Herren Vorschläge machen, das abzuändern — um andere Bestimmungen, und da ist es doch gar keine Frage, daß, wenn einerseits im Gesetze die Umwandlung nicht sehr erschwert, sondern verhältnismäßig sehr erleichtert ist, insbesondere durch

Digitized by Google

die Gebührenbestimmungen, und wenn Sie dann eine Steuerprämie von 5 Prozent für das ganze dazugeben, dann eine Umwandlung stattfinden wird. Und da komme ich nun zu einem anderen Thema.

Es ist eine bisher, so viel ich unterrichtet bin, allgemein verbreitete Ansicht, daß die Form der Gesellschaften mit beschränkter Haftung nicht für Unternehmungen jeder wahrscheinlichen Größe eine angemessene Geschäftsform sei, sondern, daß sie der Natur der Sache nach eine gewisse Beschränkung haben müsse — Herr Hofrat Grünhut hat neulich in der Kommission des Herrenhauses denselben Standpunkt vertreten — und diese Beschränkung liegt in den Interessen der Gläubiger. Das ist ja neulich in der Herrenhauskommission besprochen worden und es ist auch in der Literatur ganz außer Zweifel, daß die Gesellschaften mit beschränkter Haftung eine gewisse Summe von Gefahren für die Kreditentwicklung in sich schließen. Wenn man nun bei diesen Gesellschaften mit beschränkter Haftung, auch in den größeren Kategorien, so weit geht, daß man sie gewisser Steuervorzüge gegenüber anderen Gesellschaften teilhaftig macht, so ist gar kein Zweifel, daß die Steuerdifferenz, ich möchte sagen, wie eine künstliche Züchtung solcher Gesellschaften auch zu Gunsten jener großen Kategorien, also unter Bedingungen wirkt, wo diese Gesellschaftsform der Natur der Sache nach nicht begründet ist. Das ist nur ein volkswirtschaftlicher Gesichtspunkt, der an und für sich mit den Finanzen nichts zu tun hat; aber Sie haben die Güte gehabt, den Standpunkt der Regierung insofern anzuerkennen, als Sie der Regierung nicht zumuten, Ausfällen an der Steuer des II. Hauptstückes uneingeschränkt ausgesetzt zu sein. Der eine Vorschlag bringt aber nach meiner Ansicht nicht ganz zutreffend diese Rücksichten zum Ausdruck und wenn Sie das künstliche Hineindrängen der Assoziationen in eine dem großen Umfange nicht ganz angemessene Form hinein bedenken, so werden Sie es begreiflich finden, daß wir vom finanziellen Standpunkte aus gerade diese Seite mit besonderer Vorsicht betrachten müssen.

Ich bitte um Entschuldigung, ich bin der Meinung, daß, wie immer man sonst über den Tarifentwurf urteilen mag, irgendwelche bestimmte Obergrenze gegeben sein soll. Es soll nicht die Möglichkeit geboten sein, daß, wie ich neulich gehört habe, sich große Trusts u. dgl. dieser Geschäftsform bedienen und dadurch eine Steuerermäßigung erlangen.

Und nun komme ich eigentlich zu demjenigen Punkte, welcher unmittelbar in Diskussion steht, nämlich zu dem Wunsche, daß die neuen Gesellschaften im I. Hauptstücke bleiben. Ich meine aber, daß dieser Wunsch denn doch nur, ich möchte sagen, von einer Gruppe von Motiven, nämlich weniger Steuer zu zahlen und, wie der Herr Referent gesagt hat, nicht durch verschiedene Erhebungen belästigt zu werden, bedingt ist, und daß er eine Seite der Sache denn doch stark übersieht. Der Herr Referent möge es mir zu gute halten, er hat früher gesagt, daß er nicht überzeugt ist und daß er es nicht glaubt, wenn wir darauf aufmerksam machen, daß das I. Hauptstück für die Gesellschaften nicht passe, allein ich muß sagen, ich bin eigentlich erstaunt, in dem jetzigen vorberatenden Stadium des Industrierates und auch in den Gutachten der Handels- und Gewerbekammern eine solche Vorliebe für die Erwerbsteuer I. Klasse zu finden. Die meisten, ich glaube, alle anwesenden Herren sind mit dem Entwicklungsgange dieser Steuergattung wohl vertraut und ich glaube, sie werden meine Meinung teilen, daß, wenn die Regierung seinerzeit den Vorschlag gemacht hätte, die Steuer ganz nach Belieben, nach dem Augenmaße anzulegen, sie nicht den mindesten Erfolg hätte erhoffen dürfen. Eine solche Steuerwillkür ohne jeden ziffermäßigen Maßstab wäre ganz ausgeschlossen gewesen. Bekanntlich ist es nun so gegangen. Die Regierung hat einen Tarif vorgeschlagen. Man hat ihr dann den Vorwurf gemacht, der ist zu unbestimmt, und schließlich hat man die Kommissionen ganz ohne ziffernmäßige Anhaltspunkte gelassen.

Wir haben es nun, seit die Steuer in Wirksamkeit ist, mit Bestrebungen zu tun, diesen damals verworfenen Tarif wieder einzuführen. Von allen Seiten wird nach ziffernmäßigen Grundlagen gerufen. In den Kontingentkommissionen, in Interpellationen wird verglichen, die Kommissionen machen sich eigene Tarife, hin und wieder macht sich auch eine Steuerbehörde daran und will einen Tarif hinausgeben. Wir sind auch deshalb angegriffen worden und die Angreifer haben recht gehabt, das geht nicht. Und diese eigentümliche, so unvollständig geartete Steuer soll nun noch tragfähig gemacht werden für eine ganze Kategorie neuer Unternehmungen, die doch unzweifelhaft größeren und größten Umfangs sein werden.

Ich bitte, meine Herren, die Merkmale, die in der Vollzugsvorschrift gegeben sind, werden erhoben, aber es darf kein bestimmter Tarif damit verbunden werden, und das, was das Charakteristische ist, die Parteien haben kein Recht auf einen bestimmten Tarif. Wenn die Kommission die eine oder andere Unternehmung heute nach den Merkmalen mit einem höheren Steuersatze besteuert, so muß es sich der Steuerträger gefallen lassen. Gewiß ist es den Herren ebensogut wie mir bekannt, daß in einer Reihe von Komissionen Klage darüber geführt worden ist, daß der oder jener Zweig die Oberhand hat, es sich bequem macht. Einmal heißt es, in der oder jener Kommission haben die Textilindustriellen die Mehrheit, wir anderen gehen zu Grunde, ein anderes Mal, da spielen die Metallwarenindustrien die großen Herren u. s. w. Auch nationale Klagen haben wir gehört. Und wenn dann größere Unternehmungen hineinkommen, so kommt es manchmal vor, daß man das, was die einen zur Ermäßigung haben wollen, den großen Unternehmungen hinauf wirft. Ich kann Ihnen einen

Digitized by Google

Fall erzählen. Bei einer bestimmten Unternehmung war es streitig, ob sie in das II. Hauptstück einbezogen werden soll. Da sind nun Herren aus der Kommission gekommen und haben gebeten, macht das nicht, wir brauchen 30.000 K Nachlässe für verschiedene kleine Leute, das können wir ruhig der großen Unternehmung hinaufpelzen. Wenn die in das II. Hauptstück kommt, so geht uns die Steuergrundlage verloren und wir können die Sache nicht machen. Die Sache ließ sich damals wirklich noch machen. Inzwischen sind wir beim Verwaltungsgerichtshofe durchgefallen, die Unternehmung ist in der ersten Klasse geblieben. Wenn das eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung ist, so weiß ich nicht, ob dies zu ihrer Förderung dient. *(Mitglied Regenhart: Das ist eine Ausnahme!)* Das sind nicht Ausnahmen.

Ich möchte darauf aufmerksam machen, es ist möglich, daß vorteilhafte Eindrücke über die allgemeine Erwerbsteuer von größeren Erwerbsteuergesellschaften herrühren. Wir haben aber Gesellschaften mit einer sehr verschiedenen Anzahl von Unternehmungen, da haben wir eine mit 104, dort eine mit 25 Betrieben, mit 175, mit 113 Betrieben, Krain 26, dann 45, 84, 52 Betriebe. Das ist eine sehr kleine Anzahl, wobei dann eine solche Differenz stark ins Gewicht fällt. Dann ist Ihnen allen wohl bekannt, daß diese Kontingente historisch entstanden sind. Die Belastung ist vollständig ungleich. Wenn ich nun von solchen individuellen Ungleichheiten absehe und annehme, daß die Kommissionen ideal gleichmäßig verteilen, so haben Sie doch in den einzelnen Kommissionen die allerverschiedensten Grundlagen. Dazu kommt, daß bei neu entstehenden Betrieben auch eine amtliche Bemessung stattfindet, dafür haben Sie gar keine Basis.

Ich habe immer gemeint, die ärgste Zumutung für einen Steuerträger ist es, wenn er einer Besteuerung überantwortet wird, für welche keine ziffermäßige Basis vorhanden ist, bei welcher kein Rechtsmittel gestattet, ihm eine bestimmte Grenze darzulegen, und einer solchen Besteuerung überantworten Sie die neuen Unternehmungen, wenn Sie sie in das I. Hauptstück verweisen!

Dabei möchte ich noch auf etwas aufmerksam machen, was im Referate keine Erörterung gefunden hat. Eine ganze Reihe von Unternehmungen der neuen Kategorie würde nach dem Wortlaute des Entwurfes der Besteuerung nach dem II. Hauptstücke unterliegen, auch wenn der § 107 nicht da wäre. Im § 3 heißt es „Gesellschaften mit beschränkter Haftung, bei denen der Bau oder Betrieb von Eisenbahnen, einschließlich der Lokal-, Klein- und Straßenbahnen u. s. w. . ." *(konzessionspflichtige Unternehmungen)*, „können ferner nur dann eingetragen werden. . . ." Da haben Sie die Konzessionspflicht. Dann haben Sie den § 56: „Insbesondere ist die staatliche Bewilligung erforderlich zur Ausgabe von Schuldverschreibungen, von Teilschuldverschreibungen, von Kassascheinen und zur Übernahme verzinslicher Geldeinlagen." Und dann haben Sie dazu den § 96 und den § 98, wo der Regierung das Recht der Büchereinsicht frei steht, alle diese Unternehmungen unterliegen, auch wenn kein § 107 in dem Gesetzentwurfe wäre, ohnehin der Besteuerung nach dem II. Hauptstücke. Es würde da also wiederum eine neue Quelle von Ungleichheiten entstehen.

Nun habe ich noch einen Punkt, wo ich die ernstesten Zweifel darüber hege, ob die Voraussetzungen, von denen man ausgeht, richtig sind. Es ist hier davon die Rede, daß eine fünfprozentige Besteuerung selbst in der ersten Klasse nicht stattfindet, ja, daß sie erheblich dagegen zurückbleibt. Ich bitte um Entschuldigung, meine Herren . . . . *(Ruf: Im I. Hauptstück!)* Gewiß, im I. Hauptstück! Ich für meine Person kann mich davon nicht überzeugen; ich habe eine Reihe von Klagen gehört, daß die Besteuerung auch erheblich höher ist.

Angenommen aber, sie wäre wirklich zwei bis drei Prozent, zu welchen Schlüssen müßte die Regierung gelangen? Daß die Besteuerung nach dem I. Hauptstück — es ist oft genug darüber geklagt worden, daß die I. Klasse keine Ermäßigung bekommen hat — von Anfang an nur zwei Prozent war, ist nicht anzunehmen; es kann also eine Ermäßigung nur eingetreten sein durch die Wirkung der Kontingentierung und wenn das wirklich der Fall wäre — ich habe vorausgeschickt, daß ich für meine Person das nicht glaube — aber wenn das wirklich der Fall wäre, daß die größten Industrien heute mit einer so mäßigen Erwerbsteuer belegt werden, glauben Sie, daß das nicht irgend welche Eifersucht von den anderen Seiten, die eine um so viel höhere Steuer zahlen, wachrufen müßte? Ich meine, daß derartige Behauptungen, so wertvoll sie für die eine Seite der Beschlußfassung sein mögen, nach einer anderen Seite doch recht gefährlich sind.

Ich habe vorausgeschickt: ich für meine Person bin nicht davon überzeugt, ich brauche daher auch namens der Regierung nicht weiter auszuführen, daß, wenn die Voraussetzung richtig wäre, dann die weitere Zumutung an die Regierung, auch noch weitere Zuwächse in diese offenbar immer nachlassende Steuer hineinzuschachteln, doch auch für die Regierung nicht annehmbar wäre. Wenn aber, wie ich meine, die Schätzung dieser Belastung nach dem I. Hauptstück nicht zutreffend ist, dann, meine Herren, folgt wieder ein anderes Argument gegen Ihren Schluß. Wenn das nicht zutreffend ist, so kann, da die Herren sich auf ihre Informationen berufen, das doch nur daher rühren, daß nur einige Unternehmungen tatsächlich so mäßig besteuert sind, und wenn andere höher besteuert sind, so ist das ein Beweis für die Ungleichmäßigkeit der Belastung, wie sie nach dem ganzen Mechanismus doch unbedingt eintreten muß. Es hätte mich nicht gewundert, eine Kritik über das I. Hauptstück zu hören, weil wir ja alle zwei Jahre sehen und hören,

Digitized by Google

was da vorkommt. *(Korreferent Neurath: Wir haben ausdrücklich gesagt, es taugt nichts; aber insolange das besteht, gehören die Gesellschaften hinein!)* Ich vermag diese Meinung nicht zu teilen . . . , aber das wird Sie ja nicht weiter interessieren. Ich meine daher, daß der Beschluß, die Gesellschaften mit beschränkter Haftung dem I. Hauptstück zuzuweisen, für die Regierung unannehmbar wäre, ich glaube ferner, daß dieser Beschluß kein glücklicher Beschluß wäre, daß er nicht geeignet wäre, die ganze Sache zu fördern. Ich habe vorausgeschickt: daß Sie Wünsche äußern, ist ja selbstverständlich, und wenn Sie Wünsche äußern, die sich auf die Abänderung der anzuwendenden Bestimmungen beziehen, so ist gegen die Äußerung solcher Wünsche natürlich nicht das mindeste einzuwenden, und ich habe vorausgeschickt, daß ich irgend welche Andeutungen über dasjenige, was uns als annehmbar oder nicht annehmbar erscheinen wird, nicht machen kann; das ist nicht möglich. Das Eine sei mir aber gestattet zu sagen, daß, wenn die Herren — wir haben ja gehört, daß das nicht allseitig der Fall ist — dem Gedanken Vorliebe entgegenbringen, eine Progression lieber abzustufen nach dem relativen Ertrage als nach dem absoluten, so wäre das ein Gebiet, auf dem nach meiner Ansicht eine ganze Reihe von Vorschlägen möglich ist, die man dann des näheren in Erörterung ziehen kann. Es ist früher angedeutet worden, daß das meiner Ansicht nach mit Rücksicht auf die Natur der Sache ohne Obergrenze überhaupt nicht möglich ist. Vielleicht läßt sich diese Grenze verschieben, dann vielleicht kann man Gedanken innerhalb gewisser anderer finanziell erörterbaren Grenzen noch zum Durchbruche bringen.

Ich glaube, dem Beispiele des Herrn Referenten folgend, nicht auf die Details dieser Ausführungen über die ihm wünschenswerten Abänderungen des II. Hauptstückes eingehen zu sollen, nur eines sei mir gestattet noch hinzuzufügen. Die Sache mit dem dreijährigen Durchschnitt ist eine sehr merkwürdige; bekanntlich haben wir seinerzeit den dreijährigen Durchschnitt gehabt, und als im Jahre 1876 die Regierungsvorlage — ich glaube, es war die Chertek'sche Vorlage — zur Beratung stand, war das ganze Abgeordnetenhaus und alle Interessenten der Meinung, daß der dreijährige Durchschnitt eine große Ungerechtigkeit und ein großer Fehler sei, und daß man den einjährigen Ertrag der Bemessung zu Grunde legen müsse. Man hat im Jahre 1896 vielleicht ein bißchen zu viel abgeschrieben, also dieser Punkt, der allseitig gewünscht wurde, ist hineingenommen worden. Die Erklärung ist nicht schwer zu finden. Wenn Sie die Jahreszahl 1876 hören, so wissen Sie, daß damals die Krisenjahre vorausgegangen sind, es ist also klar, daß damals alle Welt überzeugt war, daß der dreijährige Durchschnitt das größte Unrecht sei, das man den Aktiengesellschaften antun könne. Wenn heute diese Meinung sich ändert, so kann ich das nur als ein günstiges Zeichen deuten, es besteht eben eine à la hausse-Stimmung, daher ist man für den dreijährigen Durchschnitt. Die Herren haben aber ganz richtig ausgerechnet, daß der dreijährige Durchschnitt ein Opfer für die Finanzen ist.

Ich danke den Herren, daß Sie die Güte gehabt haben, meinen Ausführungen, die, wie ich selbst gleich anfangs eingestehen mußte, eigentlich über den Rahmen dessen hinausgehen, was ich hier zu sagen habe, so lange zuzuhören, und ich möchte Sie bitten, denn doch in Erwägung zu ziehen, ob Sie den Beschluß, die Gesellschaft mit beschränkter Haftung schlechthin dem I. Hauptstücke zu überweisen, wirklich für den sachdienlichsten und den Interessen der Industrie und der Gesellschaften förderlichsten halten.

Mitglied Reichsratsabgeordneter **Kitschelt:** Wenn ich gleich an die letzten Worte des geehrten Herrn Vorredners anknüpfen soll, so muß ich gestehen, daß, wie die Dinge jetzt liegen, wir wohl kaum etwas anderes tun können, als dem hier früher geäußerten und jetzt vorliegenden Antrage zu entsprechen und dadurch kundzugeben, daß wir die Besteuerung nach dem I. Hauptstücke für die zweckmäßigste halten. Ich verkenne nicht, wie zweckmäßig es wäre, wenn eine Vereinbarung möglich wäre, die sowohl unseren, wie auch den Interessen der Finanzverwaltung entsprechen würde, die ja bei der Sache immerhin ein großes Wort sprechen wird. Ich sage, es wäre wünschenswert; aber heute liegt kein Vorschlag vor, der es uns von unserem Standpunkte aus, wenn wir nach bestem Wissen und Gewissen vorgehen, ermöglichen würde, dafür zu stimmen; ich glaube, wir können weder für den Vorschlag der Regierung, noch auch für den Eventualvorschlag, der von Seite des Komitees gestellt wird, stimmen.

Es sind vom sehr geehrten Herrn Vorredner eine Menge Gründe geltend gemacht worden, welche seiner Meinung nach für die Besteuerung nach dem II. Hauptstück sprechen; sie zu widerlegen, würde Sache des Herrn Referenten sein und würde ihm auch in mancher Hinsicht gelingen. Selbstverständlich hat der Herr Vertreter des Finanzministeriums nichts erwähnt, was wieder lebhaft für die Besteuerung nach dem I. Hauptstück sprechen würde, und da ist nicht etwa allein die niedere Besteuerung in Betracht zu ziehen, sondern es sind auch rein sachliche Erwägungen, die entschieden dafür sprechen. Der Verfasser des Motivenberichtes zum Gesetze, betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, geht von der gewiß nur zum Teil richtigen Voraussetzung aus, daß — es heißt hier wörtlich — „die Unternehmungen der Gesellschaften mit beschränkter Haftung sich ihrer wirtschaftlichen Natur nach zweifellos mehr jenen der Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften und Aktiengesellschaften, als jenen der privaten nähern".

Das ist doch, glaube ich, nur zum Teil richtig; und von dieser irrigen Voraussetzung geht er dann

Digitized by Google

überhaupt aus und kommt zur Besteuerung nach dem II. Hauptstück. Wenn wir ein Unternehmen mit 20.000 K, sei es ein Handels- oder ein gewerbliches Unternehmen nehmen, so kann das höchstens eine kleine Fabrik, ein kleiner Handel sein; da kann man nicht sagen, daß das den wirtschaftlichen Charakter einer Aktiengesellschaft hat. Und wenn wir selbst weitergehen und ein Unternehmen bis 100.000 K nehmen, so ist das auch keines, das mit einer Aktiengesellschaft irgend etwas gemein hat.

Das trifft nicht zu, und es haben diese Unternehmungen auch mit Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften nichts zu tun, weil sich dieses Gesetz auf ganz anderen Grundlagen aufbaut. Es kommen aber auch praktische Erwägungen in Betracht, welche dahin führen, daß es vorzuziehen sei, nach dem tatsächlichen Ertrage zu besteuern. Ich bitte, der tatsächliche Ertrag hat bei Aktiengesellschaften immer konstatiert werden können. Die Finanzbehörden waren lediglich bemüht, ihn auf eine Ziffer zurückzuführen, welche der Besteuerungsgrundlage angemessen war. Dies wird bei kleinen Unternehmungen ganz anders aussehen, wo nicht fremde Organe die Bilanzen machen, da hat der eine Gesellschafter die Buchführung, der andere das Warengeschäft, und nur sie allein werden einen richtigen Einblick in die Geschäftsgebarung gewinnen. Ich glaube daher, es ist immerhin berechtigt, anzunehmen, daß es zweifelhaft ist, ob der Ertrag, der ermittelt wird, tatsächlich auch wahr ist. Es ist etwas anderes bei Aktiengesellschaften, wo eigene Organe angestellt sind, denen man nicht den Auftrag geben kann, irgend welche Hinterziehungen vorzunehmen.

Wir wissen aber auch von anderen Gebieten der Steuerleistung, von der Unfallversicherung u. dgl. Dingen, daß die reine Wahrheit nicht immer einbekannt wird, daß bei kleinen Unternehmungen, welche um ihren Ertrag, den sie zum größten Teile zum Lebensunterhalte brauchen, zu kämpfen haben, das Gegenteil vorzukommen pflegt. Denn ein Unternehmen mit 20.000 K müßte doch 25 Prozent verdienen, damit zwei Gesellschafter dürftig leben können. Diese werden die 5.000 K sicher brauchen. Nun sollen sie mit den großen Unternehmungen konkurrieren können, daher ist es erklärlich, daß der Ertrag so niedrig als möglich bemessen wird, um Steuer zu sparen. Die Finanzbehörden werden sich gewiß bemühen, ihr Möglichstes zu tun, ich zweifle aber, daß es möglich ist, ohne Bücherrevision in diesen Kreisen zu einer richtigen Ertragsermittlung zu kommen. Es wird sich der, welcher die Bücher führt, schon zu helfen wissen, und es werden dann solche Unternehmer — und das greift nun schon auf das Gebiet der Erwerbsteuer über — niedriger besteuert werden, wie Erwerbsteuerträger, deren Unternehmungen nach äußeren Merkmalen eingeschätzt werden. Da muß gezahlt werden, ob verdient wird, oder nicht. Das sind Momente, welche in Berücksichtigung zu ziehen sind.

Es sind aber weiters noch vom finanztechnischen Standpunkte die Kosten in Erwägung zu ziehen. Wenn wir ein Unternehmen mit 20.000 K nehmen, welches angenommen einen Ertrag von 4.000 K hat, und die Steuer wird nach dem Ertrage bemessen, so ergibt das eine Steuer von 200 K. Wegen dieser 200 K wird man Tage lang brauchen und es wird gewiegter Finanzbeamten bedürfen, um den richtigen Ertrag zu ermitteln. Wird sich das bei einer so kleinen Steuer rentieren?

Es sprechen also sehr wichtige sachliche Momente gegen die Besteuerung so kleiner Unternehmungen nach dem II. Hauptstück, welche sich mit Privatunternehmungen, die nach dem I. Hauptstück besteuert werden, fast vollständig decken.

Man kann aber heute gar nicht zu dem Eventualantrage kommen, weil, wie ich mir zu erwähnen erlaube, weder die Regierungsvorlage, noch die Vorlage des Komitees mir geeignet erscheint, irgend eine Vermittlung möglich zu machen. Ich will von dem Steuerfuße ganz absehen, darüber läßt sich ja reden, das wird auch die Regierung begreifen, allein es besteht ein großes Hindernis dafür, daß wir dem Antrage der Regierung zustimmen, darin, daß sie eine Progression bis 10 Prozent wünscht. Das heißt der künftigen Aktiensteuerreform auf jeden Fall präjudizieren. Es ist gar nicht daran zu denken, wenn schon diese Gesellschaften einen Steuerfuß bis 10 Prozent haben, daß es dann möglich wäre, daß die Aktiengesellschaften jemals niedriger besteuert werden könnten. Man wird sagen, sie können sich in solche Gesellschaften umwandeln, da haben sie dann eine geringere Besteuerung. Es ist daher ganz ausgeschlossen, daß eine Aktiensteuerreform jemals eintreten könnte, und das dürfte auch die Absicht der Regierung gewesen sein. Dem können wir aber in keinem Falle zustimmen. Das sind prinzipielle Fragen, die festgehalten werden müssen, und davon dürfen wir nicht abweichen. Es müßte jeder Eventualantrag dem Rechnung tragen, daß zwischen dem höchsten Steuerfuße für diese Gesellschaften und jenem der Aktiengesellschaften noch ein Zwischenraum bleibt, damit eine Ermäßigung der Steuer für die letzteren noch möglich ist.

Ein zweites Moment, welches die Regierung auch außer acht gelassen hat, ist das Interesse der Erwerbsteuerträger. Ich halte es nicht für richtig, was die Regierung annimmt, daß ein großer Teil der Aktiengesellschaften sich in solche Gesellschaften verwandeln wird. Das geht zum großen Teile nicht. Was die Aktien der Gesellschaften, die im Kurszettel notiert sind, betrifft, so ist das ganz ausgeschlossen. Es werden es also nur kleine Aktiengesellschaften tun, und von denen wollen wir ja, daß sie sich entwickeln können. Die Regierung trägt aber den Interessen der Erwerbsteuerträger in der Richtung keine Rechnung, daß sie den Ausfall an offenen Gesellschaften, der, wie ich

Digitized by Google

glaube, ein viel größerer sein wird, und weiters den Umstand, daß man mit der Zeit offene Gesellschaften häufig vermeiden und gleich in Gesellschaften mit beschränkter Haftung eintreten wird, unberücksichtigt läßt.

Dieser Ausfall wird aber den Erwerbsteuerträgern gewiß sehr schwer fallen. Allerdings wird die Steuer beim Übergange abgegeben, aber für die Gesellschaften, welche neu errichtet werden und die sonst offene Gesellschaften gebildet hätten, erhalten sie keinen Ersatz. Und Sie müssen bedenken, daß das Zuwachsprozent recht schwer empfunden wird, daß es in jeder Veranlagungsperiode 4·2 Prozent beträgt, und daß schon wiederholt Anträge gestellt wurden, daß man es nachlassen soll, daß aber mindestens eine Herabsetzung für dringend notwendig gehalten wird. Wie wir das den Erwerbsteuerträgern gegenüber verantworten sollen, daß ihnen hier ein solcher Ausfall bevorsteht, das weiß ich nicht. Die Regierung muß wohl einsehen, daß das unmöglich ist, es muß in einer Weise dafür Sorge getragen werden; wenn die Besteuerung nach dem II. Hauptstücke von der Finanzverwaltung für unerläßlich gehalten wird, dann muß sie auch einen Vorschlag dahin machen, wie die Erwerbsteuerträger bezüglich des Zuwachsprozentes ausreichend entschädigt werden sollen.

Einerseits die Rücksicht auf die Erwerbsteuerträger bezüglich des Zuwachsprozentes, welches schwer aufzubringen sein wird, dann der Umstand, daß die Progression so weit geht, daß sie mit der Aktiensteuer vollkommen zusammenfällt, das sind die Hauptgründe, warum ich gegen den Vorschlag der Regierung eintreten muß.

Nun liegt seitens des geehrten Komitees ein anderer Vorschlag vor, der in mir auch ein großes Bedenken erweckt, nämlich eine Besteuerung nach dem prozentuellen Ertrage, wodurch ein ganz neues Prinzip eingeführt werden soll. Dazu, glaube ich, sind wir nicht berufen, und ich glaube, daß es um so bedenklicher ist, diese Frage aufzuwerfen, weil der Vorschlag, wie er hier gemacht wird, zwar nicht angenommen, aber unter Festhaltung dieses Prinzipes viel ungünstiger abgeändert werden dürfte. Was hier beantragt wird, ist allerdings niedrig, allein nach diesem Vorschlage würde zum Beispiel ein 10prozentiges Erträgnis mit fünf Prozent besteuert werden, gleichviel ob es der Ertrag von 100.000 oder 500.000 K ist, und da glaube ich denn doch, daß man weder im Finanzministerium, noch im Abgeordnetenhause es billigen wird, daß ein verschieden hoher Ertrag ganz gleich besteuert wird. *(Ruf: Das ist ein Irrtum!)*

So stellt es sich heraus, ich habe die Berechnungen gemacht und diese treffen mit Ihren zusammen; die Höhe des Ertrages ist immer gleichgültig, entscheidend ist das Ertragsprozent. Nur bei den kleinen Erträgen, bezüglich deren Sie richtigerweise einen Nachtragsantrag gestellt haben, stellt sich die Sache insofern günstiger, als sich zum Beispiel bei einem zehnprozentigen Ertrage von 25.000 K nur $4^{9}/_{10}$ Prozent Besteuerung ergeben. *(Widerspruch.)* Bis 20.000 K haben Sie 4 Prozent, was darüber geht, wird ja höher besteuert. Die 6 Prozent von 250.000 K Kapital — die 25.000 K Ertrag entsprechen ja 10 Prozent des Kapitals — machen ja nur 15.000 K aus, daher kommen sie nicht in Betracht, und ich kann nur 20.000 K rechnen, das macht also zu 4 Prozent 800 K. *(Widerspruch.)* So wie ich es verstehe, kommt das heraus. Das Präzipuum schlage ich ab, das muß doch mit 4 Prozent versteuert werden, das sind also 800 K, dann fängt die weitere Besteuerung an, das ist 5 Prozent von 2.500 = 125 K und 6 Prozent von 2.500 macht 150 K, zusammen 1.075 K bei einem Ertrage von 25.000 K, das gibt $4^{3}/_{4}$ Prozent Gesamtsteuer. Nebenbei bemerkt, werden in der Regierungsvorlage bis 100.000 K nur 5 Prozent, also wenig mehr vorgeschlagen. *(Referent v. Pacher: Das ist unrichtig!)* Das ist nicht unrichtig, weil es auch in Ihrem Referate steht. Aus Ihrem Referate geht hervor . . . . . *(Referent v. Pacher: Weil das Präzipuum nicht ausgeschieden war!)* Das macht bei größeren Erträgen nichts aus. *(Referent v. Pacher: Das macht immer aus!)* Im Referate heißt es doch: „ein 8prozentiges Erträgnis mit 4·375 Prozent", und im Nachtragsantrage steht, daß die Rechnung durch das Präzipuum sich nicht wesentlich ändert. *(Widerspruch.)* Ich glaube, das eine muß aus der Rechnung hervorgehen, daß der Vorschlag daran leidet, daß jeder Ertrag gleichmäßig nach dem Ertragsprozente besteuert wird, gleichviel, ob das Kapital hoch oder niedrig ist, und das, glaube ich, wird keine Aussicht haben, angenommen zu werden. Die Herren werden sich selbst von der Richtigkeit dieser Ausführungen ziffernmäßig überzeugen können.

Es liegt daher heute wirklich nichts vor, was uns ermöglichen würde, für etwas anderes als vorläufig für die Besteuerung nach dem I. Hauptstücke uns auszusprechen, und das ist sachlich gewiß in vieler Beziehung gerechtfertigt. Wenn aber die Regierung sich durchaus ablehnend verhält, so müßten erst neuerliche Vereinbarungen getroffen werden, die uns entsprechen können, die den erwähnten Grundsätzen Rechnung tragen, damit wir einerseits den Erwerbsteuerträgern keine Schädigung zufügen und andererseits kein Präjudiz schaffen für die künftige Reform der Aktiensteuergesetzgebung. Das ist meine Anschauung.

Mitglied **Regenhart**: Ich glaube, daß aus den Erklärungen des Herrn Sektionschefs Dr. Meyer wenigstens Eines zu entnehmen war: daß er sich in Betreff der Einreihung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung in das I. Hauptstück vollständig ablehnend verhält, und daß er den Standpunkt, den er bis jetzt eingenommen hat, daß sie in das II. Hauptstück hineingehören, aufrecht hält, jedoch selbst

Digitized by Google

zugibt, daß die prozentuellen Festsetzungen, wie sie im Gesetze vorgesehen sind, eine Unterhandlung zulassen. Ich glaube, das müssen wir uns vor allem andern merken.

Der Herr Sektionschef hat sich unter anderem dahin geäußert, es werde gesagt, die Regierung erschlage mit diesem Gesetzentwurf quasi die Industrie. Da möchte ich eine kleine Richtigstellung vornehmen. Ich verstehe unter der Gesamtregierung sämtliche Ministerien, und dem könnte ich also natürlich nicht zustimmen; wir haben im Gegenteil im Industrierat immer die Erfahrung gemacht, daß, wenn Verhandlungen seitens verschiedener Ressorts mit uns eingeleitet wurden, daß, wenn die Herren die Güte hatten, unseren Verhandlungen beizuwohnen, sie auch in vielen Beziehungen unseren Wünschen Rechnung getragen, unseren Wünschen ein Augenmerk zugewendet haben, was nicht zum Nachteile für das betreffende Ressort war.

Ich kann hier leider — wohl wiederholt, aber in einer abgeänderten Form — nur sagen: das Finanzministerium erschlägt mit diesem Gesetzentwurf, indem es diesen Paragraph hineingenommen hat, wirklich die Bestrebungen, die dahin gehen, die Industrie zu heben; es erschlägt sie, weil es viel zu weit geht. Wenn wir daher heute gewissermaßen als eine Art Konnivenz gehört haben, daß man vielleicht zu Konzessionen bei der Einbeziehung in das II. Hauptstück bereit sein wird, so glaube ich, daß in dieser Beziehung auch einmal von Seite des Finanzministeriums ein Entgegenkommen zu erhoffen wäre, das gerade die Industrie bis heute absolut nicht zu verzeichnen hatte. Ich glaube, wir sind berechtigt, dies hier in offener Weise auszusprechen und zwar aus dem Grunde, weil wir auch gleichzeitig hoffen, den Beweis führen zu können — wie ich mir schon einmal in einer Sitzung zu bemerken erlaubte —, daß bei einer einigermaßen merkantilen Auffassung der Finanzverwaltung diese gewiß besser fahren wird, als wenn sie auf dem rein fiskalischen Standpunkte stehen bleibt, den sie bei diesem Gesetzentwurfe eingenommen hat.

Herr Sektionschef Dr. Meyer führt vor allem die im Referate des Herrn Referenten enthaltene Statistik, die sich auf die Aktiengesellschaften bezieht, an, und setzt dem die deutsche Statistik über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung entgegen. Ich glaube, das ist kein richtiger Gegensatz. Die Statistik der Aktiengesellschaften in Deutschland ist uns fremd, und dann ist es naturgemäß, daß die ganze Entwicklung der Aktiengesellschaften in Deutschland bei dem langen, nämlich elfjährigen Bestande der Gesellschaften mit beschränkter Haftung eine ganz andere Form angenommen hat, als dies hier in Österreich der Fall ist. Wir können also die deutsche Statistik in keiner Weise als Beispiel für die Entwicklung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung hier in Österreich ansehen; wir müssen uns in dieser Beziehung erst, ich möchte sagen, ein Bild darüber entwerfen, wie die ganze Entwicklung dieser Gesellschaftsform sich bei uns in Österreich gestalten wird.

Wenn Herr Sektionschef Dr. Meyer aber sagt, die Gesellschaften mit beschränkter Haftung seien nicht allein für Industriegesellschaften, sondern für eine ganze Reihe anderer Gesellschaften von Bedeutung, so möchte ich darauf verweisen, daß wahrscheinlich auch die deutsche Statistik den Beweis erbringen wird, daß speziell die Industrie und das Gewerbe den überwiegendsten Prozentsatz von Interesse an Gesellschaften mit beschränkter Haftung haben wird. Es ist zweifellos, daß die Statistik der Aktiengesellschaften, nach welcher, wie der Herr Sektionschef ausgeführt hat, bei uns in Österreich von 36 Millionen Kronen Steuer nur acht Millionen auf Industriegesellschaften entfallen, nicht anwendbar ist auf die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, sondern, daß der Prozentsatz, mit welchem die Industrie an den Gesellschaften mit beschränkter Haftung Anteil nehmen wird, weit höher sein wird, und daß in erster Linie die Industrie und wir hier im Industrierate für die Gesellschaften mit beschränkter Haftung mit voller Macht uns einsetzen müssen, um ein Gesetz zu schaffen, welches die Möglichkeit bietet, die Industrie in dieser Form weiter auszugestalten.

Meine Herren! Ich möchte nur vorübergehend darauf hinweisen, ist nicht der überraschende Zustand unseres Zinsfußes in Österreich der beste Beweis dafür, daß sich das Kapital nicht in entsprechender Weise an der Industrie beteiligen kann? Warum? Weil die Aktiengesellschaften infolge der hohen Besteuerung, welche je durch die Besteuerungsgrundlage noch eine bedeutende Erhöhung erfährt, absolut mit einem sicheren Einkommen von sechs bis sieben Prozent rechnen müssen, wenn sie de facto vier Prozent erhalten wollen. Kann es da für das Kapital ein Anreiz sein, sich in die Industrie zu begeben, wenn es andrerseits einen sicheren Zinsfuß von vier Prozent durch die Rente hat? Dieser Gesichtspunkt wird vom Finanzministerium gar nicht ins Auge gefaßt.

Endlich hat Herr Sektionschef Dr. Meyer gesagt, es kann nicht in unserem Interesse liegen, daß sich große Unternehmungen in Gesellschaften mit beschränkter Haftung verwandeln. Ich frage, warum? Ich finde keinen Grund. Warum soll ein großes Unternehmen, welches sich durch Jahrzehnte in einer Familie befindet, nicht weiterhin in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung in der Familie erhalten werden, warum soll ein solches großes Unternehmen nicht in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung verwandelt werden? Dafür sehe ich absolut keinen Grund. Ich verstehe das überhaupt nicht. Man sollte gerade seitens der Regierung Interesse dafür erwecken, daß sich solche Familien in der Industrie erhalten und nicht, daß sie sich aus der Industrie flüchten und ihr

Unternehmen in eine Aktiengesellschaft verwandeln. Das industrielle Interesse eines kapitalskräftigen Unternehmers zu erhalten, wäre Aufgabe der Regierung, nicht aber solche Gesellschaften zu beschränken. Hier im Industrierate sind wir vor allem berufen, eine derartige Stellungnahme der Regierung zurückzuweisen.

Nun, wenn der Referent im Herrenhause auch die Anschauung hat, so möchte ich fast sagen, es liegt ein sozialistischer Zug darin. Die größeren Kapitalien sollen entweder in die hochbesteuerten Aktiengesellschaften hinein oder sie haben nicht die Berechtigung, in der Industrie zu arbeiten.

Nun komme ich noch zu einem anderen Punkt. Herr Sektionschef Dr. Meyer hat das I. Hauptstück gründlich schlecht gemacht, das heißt, er hat gesagt, es sei eine sehr ungleichmäßige Besteuerung. Ich habe nun die Ehre, seit dem Bestehen dieses Gesetzes der Erwerbsteuerkommission eines Landes anzugehören und ich habe diese Mängel von vornherein, ich leugne es gar nicht, gesehen. Sie werden sich vielleicht erinnern, daß der seinerzeitige Steinbachsche Entwurf gewiß gar nicht so ungeschickt gearbeitet war, an was er aber gekrankt hat, das wird nicht gesagt, an den viel zu hohen Steuersätzen. Hätte man den Tarif um 50, 60 Prozent heruntergesetzt, so wäre darüber zu reden gewesen. Man hat sich naturgemäß in den Erwerbsteuerkommissionen, da man sich an etwas halten mußte, gerade an solche Ermittlungen gehalten, die einem zu Gebote standen, und ich leugne nicht, der Steinbachsche Entwurf war in vielen Beziehungen maßgebend, aber nicht in Bezug auf die Steuerhöhe, respektive den Tarif, der eben viel zu hoch war.

Die Besteuerung nach dem I. Hauptstücke würde viel besser ihren Zweck erfüllt haben, wenn die Möglichkeit geboten gewesen wäre, auf einer einheitlichen Grundlage vorzugehen. Das haben wir Mitglieder der Erwerbsteuerkommissionen der verschiedensten Gesellschaften gesagt, wir haben uns von vornherein bei der ersten Bemessung, nachdem uns eine andere Grundlage nicht zu Gebote stand, mit Mitgliedern anderer Erwerbsteuerkommissionen I. Klasse ins Einvernehmen gesetzt, haben uns zusammengesetzt und gesagt: Ist es möglich, eine einheitliche Grundlage zu schaffen, damit man wenigstens in den Bezirken, wo gleiche Industrien vorhanden sind, nach Möglichkeit eine einheitliche Besteuerung für die einzelnen Objekte der gleichen Gattung herausbekommt?

Ich muß nun offen gestehen, daß wir in der Erwerbsteuerkommission meiner Heimat uns nach Möglichkeit bemüht haben, Gerechtigkeit walten zu lassen, und ich glaube, daß die geringe Anzahl der Rekurse der beste Beweis dafür ist, daß eine möglichst gerechte Verteilung der Erwerbsteuer bei uns erfolgt ist. Der wunde Punkt aber, und ich glaube, der Herr Sektionschef wird mir recht geben, liegt naturgemäß, wie er selbst gesagt hat, in der seinerzeitigen Aufteilung der Kontingente.

Diese Kontingente wurden aber nach meiner Anschauung auf Grund der Erfahrungen der langen Reihe von Jahren nicht richtiggestellt. Wären sie richtiggestellt worden, so wäre eine einheitlichere Grundlage zu stande gekommen.

Ich möchte also sagen, wäre auf Grund der ersten Erfahrungen und auf Grund der durch eine Reihe von Jahren erhobenen Besteuerung in den Erwerbsteuerkommissionen — meine Herren, diese Erfahrungen sind gesammelt worden — eine entsprechende Remedur in der Weise geschaffen worden, daß eine Gleichmäßigkeit für ganz Österreich eingeleitet worden wäre, dann wäre diese Ungleichheit heute schon in weit geringerem Maße vorhanden.

Was nun die Höhe der Besteuerung nach dem I. Hauptstücke betrifft, so ist Herr Sektionschef Dr. Meyer eben so wenig wie ich und eben so wenig wie Sie alle in der Lage zu sagen, die Erwerbsteuer nach dem I. Hauptstücke beträgt fünf Prozent. Das existiert nicht, das kann keiner sagen und niemand kann den Nachweis dafür erbringen. Wenn hier in der Begründung zu dem Gesetze gesagt wird, es werden fünf Prozent gezahlt, so hat ihm das jemand mitgeteilt, das kann sehr leicht möglich sein. Ich bitte, ich sage durchaus nicht, daß nicht fünf Prozent gezahlt werden, aber bekanntlich hat jeder, wenn er von einem Beamten des Finanzministeriums gefragt wird, die Tendenz, zu sagen: Ich zahle furchtbar viel Steuer. Das ist ganz natürlich.

Die Frage ist aber die, wie stellt sich der Durchschnitt für ganz Österreich, und da kommen wir zu dem zweiten Punkte, zu dem Punkte, daß der Durchschnitt nicht gleichmäßig zu nehmen ist, einerseits nicht in den verschiedenen Erwerbsteuerbezirken, weil eben die Kontingente so verschieden sind, und andererseits nicht in den einzelnen Erwerbsteuerklassen. Wir müssen bei diesen Gesellschaften mit beschränkter Haftung die 1., die 2. und die 3. Erwerbsteuerklasse in Betracht ziehen, und in diesen drei Klassen haben Sie gewiß nicht eine einheitliche durchschnittliche Besteuerung von fünf Prozent. Sie werden zugeben, das ist ganz unrichtig. *(Mitglied Kitschelt: Es steht 1. und 2. Klasse!)* Es steht, es kommt bei den Gesellschaften mit beschränkter Haftung aber auch die 3. Klasse in Betracht, darum sage ich, wenn wir auch die 1. Klasse mit fünf Prozent annehmen, was meiner Ansicht nach zu hoch gegriffen ist, für die 2. Klasse ist es unbedingt zu hoch gegriffen. Nun komme ich zu der Statistik des Herrn Sektionschef Dr. Meyer, respektive zu der Statistik in dem Motivenberichte des Gesetzes, wo ganz richtig bemerkt wird, daß in Deutschland 1839 solche Gesellschaften gegründet wurden. Aus der deutschen Statistik ist aber genau zu ersehen, daß der Zahl nach nur 6·5 Prozent dieser Gesellschaft ein Kapital über eine Million Mark hatten. Eine Million Mark ist aber auch bei uns in Österreich vielleicht jene Grenze, welche den Erwerbsteuerträger trifft, welcher in die 1. Klasse

Digitized by

hineinkommt oder an der Grenze zwischen der 1. und 2. Klasse ist.

Wir sehen also, daß nach der deutschen Statistik nur 6½ Prozent in unsere erste Erwerbsteuerklasse hineinkommen. Diese deutsche Statistik trifft aber für Österreich nicht zu. Bei uns ist die Entwicklung der Aktiengesellschaften infolge der hohen Besteuerung, die nicht 10 Prozent, sondern 12½ Prozent vom effektiven Gewinn beträgt, wozu noch die Landes- und Gemeindeumlagen u. s. w. kommen, ganz rückständig. Die Industrie aber hat ein Interesse an den Gesellschaften mit beschränkter Haftung und muß sich entschieden dagegen wehren, daß durch den Steuersatz größeren Unternehmungen ein Riegel vorgeschoben wird, sich umzuwandeln und eine Grundlage zu schaffen, bei der sie existieren können. Denn viele, namentlich die Exportindustrie, können bei einer so hohen Besteuerung nicht existieren. Bei uns findet man aber für solche Klagen kein Ohr, im Gegenteil hört man: „Sie exportieren? Dann muß es Ihnen ja brillant gehen!" *(Heiterkeit!)* Ich möchte den Herren einmal die Kalkulation vorlegen *(Beifall)*, um den Beweis zu erbringen, daß gerade die Industriellen, welche Export betreiben, sehr schlecht daran sind, und wenn man sie nun noch mit einer hohen Steuer belasten will, dann muß die Geduld endlich reißen.

Ich will noch hinzufügen, daß in Österreich die Entwicklung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung in ganz anderer Weise vor sich gehen wird als in Deutschland. Die Gesellschaften mit größerem Kapital werden der Zahl nach, dank der höheren Besteuerung der Aktiengesellschaften, viel stärker vertreten sein. Es ist daher, wie gesagt, die deutsche Statistik auf unsere Verhältnisse nicht anwendbar.

Ich glaube im großen und ganzen auf die Bemerkungen des Herrn Sektionschef Dr. Meyer erwidert zu haben und möchte nur noch eines betonen.

Ich kann mich auf den Negationsstandpunkt der Herren v. Kink und Kitschelt nicht stellen, sondern glaube, daß wir auch die Interessen der Großindustrie im Auge habend dem Finanzministerium die Gelegenheit geben müssen, der Industrie ein gewisses Wohlwollen durch die Tat zu beweisen, indem es derselben die Möglichkeit zu einer entsprechenden Weiterentwicklung bietet, was nicht allein im Interesse der Industrie, sondern auch in jenem des Staates selbst gelegen wäre. Denn bei einer so hohen Besteuerung ist es gewiß nicht zu erwarten, daß eine größere Entwicklung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung vor sich gehen wird. Ich brauche aber nur auf Deutschland zu verweisen, wo in 11 Jahren 6000 Gesellschaften entstanden sind, um die Bedeutung der Gesellschaften für die Industrie zu kennzeichnen.

Ich möchte also glauben, daß vom Standpunkte der Steuerträger erster Klasse der Eventualantrag Pacher wohl der Beachtung wert ist, und kann ihn daher nur bestens empfehlen. *(Beifall.)*

Sektionschef Dr. **Meyer**: Meine Herren! Befürchten Sie nicht, daß ich mir herausnehmen werde, in eine ausführliche Erwiderung auf die Rede des Herrn Regenhart einzugehen, ich möchte mir nur gestatten, auf eine Bemerkung, die er im Anfange seiner Rede gemacht hat, hier kurz zu erwidern.

Der Herr Vorredner hat das Finanzministerium mit der Regierung in Gegensatz gestellt und ich glaube, obwohl ich als Vertreter des Finanzministeriums Partei bin, darauf folgendes antworten zu müssen: Die Vorlage ist von der Gesamtregierung eingebracht und ich glaube, daß sich die Gesamtregierung in dieser Beziehung der Kritik, die ausgeübt wird, aussetzen muß und nicht allein das Finanzministerium. Sofern dieses in Betracht kommt, habe ich mir Mühe gegeben, zu zeigen, daß die Absichten der Regierung gegenüber der Industrie keineswegs so übelwollende sind, als hier dargestellt wurde. Das ist übrigens Gegenstand der Kritik und ich will darauf nicht weiter eingehen, sondern nur erwähnen, daß die Richtigstellung, welche ich mir im Beginne meiner Ausführungen vorzubringen erlaubt habe, sich nicht auf die deutsche Industrie bezog, sondern auf die vorgedruckte Tabelle, betreffend die österreichische Industrie. Und da will ich nur noch eines anführen.

Ich möchte nicht übergreifen auf Gegenstände, die ein anderes Ressort angehen, aber hinsichtlich der Frage, inwiefern überhaupt die Gesellschaftsform mit beschränkter Haftung für große Unternehmungen anwendbar ist, steht im Motivenbericht auf Seite 58, an einer Stelle, die das Finanzministerium nicht berührt, folgendes:

„Von einer Begrenzung nach oben sieht der Entwurf ebenso wie das deutsche Gesetz ab. Wenn auch Unternehmungen sehr großen Umfanges der für Aktiengesellschaften gegebenen Kautelen schwerer entbehren können, worauf insbesondere die Kammern in Pilsen und Innsbruck hinweisen, ist doch eine Korrektur gegen zu weite Ausdehnung der neuen Gesellschaftsform darin gelegen, daß der Bedarf nach sehr bedeutendem Kapitale sich durch Gründung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung nicht leicht wird befriedigen lassen. Eine weitere nicht zu unterschätzende Kautel liegt in der Einschränkung der Steuerbegünstigungen."

Das ist eine Stelle, die ausschließlich vom allgemeinen juristischen und kreditpolizeilichen Standpunkt spricht und die weiter zu vertreten, ich keine Legitimation habe. Ich wollte nur hindeuten, daß es sich da nicht ausschließlich um finanzielle Gesichtspunkte handelt.

Vorsitzender: Die Herren v. Kink und Kitschelt haben hervorgehoben, daß sie deshalb dagegen Stellung nehmen müssen, daß die Gesellschaften mit beschränkter Haftung dem II. Hauptstück zugefügt

Digitized by Google

werden, weil sie darin eine große Belastung der Erwerbsteuerträger des I. Hauptstückes, speziell auch in Hinsicht auf das Zuschlagsprozent von 2·4 befürchten. Es ist nicht zu leugnen, daß die Ansicht der Herren eine große Berechtigung hat, ich möchte aber trotzdem glauben, daß unbedingt in die Beratung des Eventualantrages Pacher eingegangen werde, zu welchem ich ein Amendement beantrage, das dem Bedenken des Herrn Kitschelt Rechnung tragen soll, und zwar in der Form, daß ich noch folgendes einfüge:

„Ein bestimmter Prozentsatz desjenigen Steuerertrages, welcher aus der Besteuerung aller die Assoziationsform der Gesellschaft mit beschränkter Haftung wählenden Wirtschaftssubjekte sich ergibt, ist zur Abschreibung von der Erwerbsteuerhauptsumme, welche für die nach dem I. Hauptstück steuerpflichtigen Zensiten festgesetzt ist beziehungsweise zur Abschreibung von dem Zuschlagsprozent von 2·4 zu verwenden."

Meine Herren! Ich betone nochmals: Selbst wenn Sie der Ansicht des Herrn v. Kink zustimmen, sollen Sie doch in die Beratung der Eventualanträge eingehen. Ich erinnere Sie an eine Angelegenheit, wo seitens des Industrierates ein Fehler begangen wurde, wo — es war das Pensionsversicherungsgesetz der Privatangestellten — auch gesagt wurde: wir werfen die ganze Vorlage unter den Tisch. Ich halte es für richtiger, dies nicht zu tun, sondern in die Beratung der Eventualanträge einzugehen.

Referent v. **Pacher**: Ich erkläre, daß ich gegen die Einfügung des von Herrn Vetter gemachten Amendements keine Einwendung habe.

Korreferent kaiserlicher Rat **Scheffel**: Wenn ich jetzt noch das Wort ergreife, so müssen Sie mir das zu gute halten, weil ich mich veranlaßt sehe, auf die gegen die Anträge des Referentenkomitees gemachten Einwendungen zu erwidern. Worin gipfeln nun diese Einwendungen? Sie wenden sich erstens gegen den Zuschlag der 10 Prozent und wollen nichts anderes als die glatte Einreihung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung in das I. Hauptstück. Sie wenden sich weiters gegen die Einreihung eventuell in das II. Hauptstück und wenden sich schließlich gegen die Progression nach dem prozentuellen Erträgnis. Als Argument hiefür wurde angegeben, daß der Industrierat als beratende Körperschaft mit dem Brustton der Überzeugung und Mannesmut, der vor Königstronen so gepriesen wird, der Regierung zu sagen berufen ist: das und das können wir brauchen, etwas anderes aber nicht. Alle heute vorgebrachten Argumente sind aber schon in unseren langen Beratungen diskutiert worden. Auch wir vier haben diesen Mannesmut gehabt und der erste Teil des Referats ist ja der Ausdruck dessen. Wir waren auf dem Standpunkt, so lange das Hauptstück I besteht, sollen Gesellschaften mit beschränkter Haftung in gleicher Weise behandelt werden als offene Handelsgesellschaften, die sie ja eigentlich sind. Wir mußten uns aber denn doch auch fragen: ist denn von Seite des Industrierates alles geschehen, wenn er den Standpunkt einnimmt: das ist der Weg und einen anderen kann ich nicht beschreiten?

Ich sage also: ist alles damit geschehen, wenn wir das jetzt einfach wagen? Es könnte auch der Fall eintreten, daß über den Industrierat zur Tagesordnung übergegangen wird. *(Ruf: Ist schon geschehen.)* Das Referentenkomitee mußte sich also sagen: es muß ein Weg gesucht werden, der, wenn er vielleicht auch nicht der bequemste, wenn er auch nicht mit Asphalt gepflastert ist *(Heiterkeit)*, ja, wenn er auch etwas holperig wäre, dennoch gangbar ist. Wir dürfen uns nicht beschränken, zu sagen: quod non, sondern wir müssen einen Ausweg finden, welcher allen beteiligten Faktoren, sowohl dem Staat, das ist dem Finanzärar, als auch der Wirtschaftspolitik entspricht. Man soll dem Staat etwas bieten gegenüber den einfachen offenen Handelsgesellschaften. Diese Darbietung liegt in dem Zuschlag von 10 Prozent, den Herr Neurath beantragt hat. Wenn jemand 100 fl. oder 1000 fl. Steuer zahlt, so ist das für ihn kein Gegenstand, wenn er 110 fl. oder 1100 fl. zahlen muß.

Dieser Zuschlag soll also der Regierung als Entschädigung für den Entgang angeboten werden, welcher ihr möglicherweise durch die Einreihung in das I. Hauptstück, nach ihren eigenen Darlegungen, entstehen könnte. Das war der eine gangbare Weg. Ich komme nun zum zweiten: die Neigung, die Gesellschaften, mit beschränkter Haftung in das Hauptstück I einzureihen, hat eine große Bestechung auf die Gemüter hier ausgeübt und wird sie wahrscheinlich auch im Plenum ausüben. Nun muß man sich fragen, ob man sich hier bestechen lassen oder ob man der Bestechung ausweichen soll. Sagen wir, wir sind aus Opportunitätsgründen darauf eingegangen, daß das II. Hauptstück für Gesellschaften mit beschränkter Haftung zur Steuerbemessung anerkannt wird, und da hat nun Herr v. Pacher die Bedingung aufgestellt, daß das Aufsuchen der Steuerbemessungsgrundlage in loyalerer Art vor sich gehen soll, als dies bei den fiskalischen Grundsätzen, welche den Aktiengesellschaften gegenüber beobachtet werden, bisher geschehen ist. Dann würden wir auch auf die Progression eingehen.

In dieser Beziehung sagt Herr v. Kink: Würde zum Beispiel eine agrarische Korporation jemals von der Progression sprechen? Das würde sie nie tun. Herr v. Kink kann Recht haben. Das wird sie vermutlich nie sagen. Aber vielleicht wird es einmal der Staat sagen, und vielleicht wird auch einmal die Regierung sagen, so gut wie die Industriellen eine Progression akzeptieren,

Digitized by Google

müßt auch Ihr es tun. Übrigens ist das kein Gegenargument. Es wird gesagt, die Progression gegen das prozentuelle Erträgnis sei noch gefährlicher als die Progression gegen das allgemeine Erträgnis. Da muß ich sagen: das verstehe ich nicht. Ich zahle doch lieber 1 Prozent mehr, wenn ich mehr verdiene. Es ist ganz gleichgültig, wenn Herr Kitschelt sagt, es treffe alle, auch die kleinen Betriebe. Wenn diese kleinen Betriebe so hohe Erträgnisse bringen, dann gibt es keinen Grund, warum man nicht auch von diesem höhern Erträgnis 1 Prozent Zuschlag verlangen soll. Ich verdiene viel lieber mit 20.000 K Kapital 10.000 K als mit einem Kapital von 100.000 K. Ich glaube, es fällt auch den Gesellschaften mit beschränkter Haftung leichter, daß sie von einer höheren wirklichen Rente einen prozentuellen Zuschlag zahlen.

Wenn auch der Herr Sektionschef Meyer heute erklärt hat, keine bindende Erklärung abgeben zu können, so wissen wir doch sehr gut, was wir davon zu halten haben, wenn ein hochgestellter Beamter des Finanzministeriums quod non sagt. Was tun wir also mit einem Beschluß, von dem wir wissen, daß ihm nicht Rechnung getragen wird? Einen Schlag ins Wasser! Davor aber müssen wir uns hüten, da erscheint es mir viel richtiger, der Regierung entsprechend dem Antrag des Referentenkomitees zu sagen: wir wollen und wünschen das und das, wir gehen aber auch, wenn es sein muß, auf das andere ein. Was das Amendement des Herrn Vorsitzenden anlangt, so ist das eigentlich auch schon in dem Referat Neurath inbegriffen. Es war uns schon bei der ersten Debatte klar, daß das Zuwachsprozent von 2·4 bei neu entstandenen Handels- oder Gewerbegesellschaften oder Erwerbseinzelunternehmungen nicht mehr entsprechen wird, wenn eine Einreihung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung in das II. Hauptstück erfolgen sollte. Dagegen werden sich die Erwerbsteuerträger wehren.

Nun ist es gar keine Frage, daß die neue Gesellschaftsform, wenn sie nicht unter dem Drakonismus einer so ungeheueren Steuer zu leiden hat, wie sie uns der Regierungsentwurf präsentiert, auch in Österreich große Ausdehnung gewinnen wird, und zwar in Neugründungen. Es ist daher richtig, wenn man sagt: aus diesem dem Fiskus zufließenden Steuerertrage ist ein Betrag auszuscheiden, welcher dazu verwendet werden soll, den 2·4 prozentigen Zuwachs für jede Veranlagung der Erwerbsteuerhauptsumme herabzusetzen. Wenn das von der Regierung angenommen wird — und ich glaube, das ist ein so billiger Standpunkt, daß ich nicht daran zweifle —, dann hätten auch die Erwerbsteuerträger keinen Grund mehr, dagegen zu sprechen, daß die Gesellschaften mit beschränkter Haftung in das II. Hauptstück eingereiht werden, allerdings nur unter Bedingungen, die ihre Existenz, ihre Bildung und Entwicklung überhaupt möglich machen. Diese Bedingungen sind im Regierungsentwurfe bezüglich des § 107 nicht gegeben. Wir haben es versucht, Bedingungen zu schaffen, welche sowohl dem Kaiser geben, was des Kaisers ist, als auch uns lassen, was unser sein soll. Ich ersuche Sie, den Anträgen der Referenten Ihre Zustimmung nicht zu versagen. *(Beifall.)*

Vorsitzender: Zum Worte sind gemeldet die Herren Reichsratsabgeordneter Kitschelt und Dr. Frieß.

Mitglied Reichsratsabgeordneter **Kitschelt:** Ich möchte das Wort noch einmal ergreifen, weil ich glaube, einigermaßen mißverstanden worden zu sein. Ich habe nicht gesagt, daß es zweckmäßig ist, jedem Eventualantrage aus dem Wege zu gehen, sondern ich habe nur darauf hingewiesen, daß das, was uns heute vorliegt, nicht geeignet erscheint, als Eventualantrag vorgeschlagen zu werden, weder der Regierungsentwurf noch der Komiteevorschlag. Ich bin auch nicht der Meinung, daß eine Progression unbedingt auszuschließen sei. Eine Progression, wie sie die Regierung vorschlägt, könnte man schon in abgeänderter Weise akzeptieren. Von dieser hätte man wenigstens die Überzeugung, daß sie von der Regierung angenommen wird. Was aber das Komitee hier vorschlägt, scheint mir außerordentlich gefährlich, weil Sie nicht wissen können, was daraus gemacht wird. *(Widerspruch.)* Sie bringen eben ein ganz neues Prinzip, welches in keiner Steuergesetzgebung besteht, das Prinzip der Besteuerung nach dem prozentuellen Ertrage. So, wie der Vorschlag heute vorliegt, wird er gewiß nicht zum Gesetze werden.

Wie ich mir erlaubt habe, früher mitzuteilen, stellt sich heraus, daß bei einem Kapital von 1 Million und einem Kapital von 5 Millionen der Ertrag von 10 Prozent der gleichen Steuer unterliegt, nämlich genau 5 Prozent. Daraus geht schon hervor, daß die Sozialpolitiker im Abgeordnetenhause sagen werden: So große Kapitalien müssen unbedingt stärker herangezogen werden als kleinere. Das geht also wahrscheinlich nicht. Wo aber die Sache hinausläuft, wissen Sie nicht und auch die Regierung wird heute darüber keine Auskunft geben können, weil sie selbst den Referenten im Abgeordnetenhause nicht bestimmen kann. Jedenfalls dürfte sich dieses Prinzip als sehr gefährlich erweisen: das sage ich heute voraus. Ich sehe nicht ein, warum der Industrierat etwas proponieren soll, wovon er nicht weiß, wohin es führen wird. Wir haben keine andere Aufgabe als für die Gesellschaften mit beschränkter Haftung eine niedrigere Steuer zu beantragen. Wenn ich statt 10 Prozent nur 5 Prozent nehme, so kann man damit zufrieden sein, da kann nichts geschehen, höchstens, daß man um 1 oder 2 Prozent hinaufgeht. Aus dem vorgeschlagenen Prinzipe kann aber alles mögliche werden. Man wird nicht

Digitized by

daher bleiben, daß man jedes Prozent über 6 Prozent um 1 Prozent höher besteuert, man könnte das nächste Prozent auch um 3 oder 4 Prozent höher besteuern und da kommen saubere Ziffern heraus. Daß es bei dem Vorschlage nicht bleibt, können wir im vorhinein sagen, weil diese Besteuerung sehr niedrig ist, besonders wenn man sie in Zusammenhang bringt mit der Voraussetzung, die im Antrage enthalten ist, daß nämlich die Bestimmungen über die Besteuerungsgrundlagen reformiert werden. Die Steuer wäre dann sehr gering.

Korreferent kaiserlicher Rat **Schefftel**: Sie ist gering? Sie ist 6 Prozent!

Mitglied Reichsratsabgeordneter **Kitschelt**: Die Steuer sinkt schon unter die der Erwerbsteuerträger. *(Widerspruch.)* Wir wissen nicht genau, was die Erwerbsteuerträger vom Ertrage zu zahlen haben, aber was die Regierung von der ersten und zweiten Klasse sagt — 5 Prozent des Ertrages — ist, was Wien betrifft, sicher richtig, ja es bleibt sogar oft noch hinter den Tatsachen zurück: es wird nicht viele Herren aus Wien hier geben, die weniger als 5 oder 6 Prozent zahlen, es gibt aber zahlreiche, die mehr zahlen. Möglich, daß es in Galizien anders ist, aber, meine Herren, Sie werden nicht erleben, daß dies ausgeglichen wird. Ich bin in der Kontingentkommission bemüht gewesen, für Wien eine Ausgleichung herbeizuführen, diese ist aber nicht zu erlangen, weil die anderen Kronländer nicht einwilligen.

Ich glaube, meine Herren, wenn Sie, wie bei der Aktiensteuer, gleich einen fixen Prozentsatz vorschlagen oder die von der Regierung beantragte Progression herabmindern, indem Sie zum Beispiel bei 3½ Prozent anfangen und bei 6 Prozent aufhören tun Sie besser daran. Dann bitte ich noch zu erwägen, ob es nicht richtiger ist, die Sache zu vertagen, zu dem Zwecke, daß eine Vereinbarung mit dem Vertreter des Finanzministeriums gefunden werde. Was nützt denn ein Eventualantrag, wenn die Regierung dann wieder Nein sagt. Wenn schon ein Eventualantrag gestellt wird, der dem Votum der Handelskammern nicht entspricht — die Mehrzahl der Kammern wünscht die Besteuerung nach dem I. Hauptstück — dann muß es doch wenigstens ein Vorschlag sein, zu dem die Zustimmung der Regierung zu erwarten ist. Heute können wir dies bezüglich dieses Antrages nicht annehmen; der Regierungsvertreter kann dazu nicht Stellung nehmen, und wenn er es könnte, dann kann er vielleicht nur das Prinzip, welches Sie vorschlagen, akzeptieren. Man kann das aber, wie der Vertreter der Regierung bemerkt, ganz verschieden ausführen.

Da fassen Sie einen Beschluß, von dem Sie nicht wissen, welche Konsequenzen er nach sich ziehen wird. Sie beantragen ein Amendement, es sei ein Zuschlag von einem bestimmten Prozentsatz des Steuerertrages, der sich aus der Besteuerung jener Gesellschaften, welche sich aus dem I. Hauptstück in das II. Hauptstück flüchten, und aus dem Ertrage der neuen Unternehmungen ergibt, aus der Erwerbsteuerhauptsumme auszuscheiden. Man muß aber auch die alten Gesellschaften, welche sich umwandeln, in Betracht ziehen. *(Mitglied kaiserlicher Rat Schefftel: Das ist im Gesetze begründet!)* Bezüglich des Zuwachsprozentes nicht; das bleibt sich gleich. Es ist auch nicht vorauszusehen, was für ein Prozentsatz des Steuerertrages das sein wird: er kann auch ein solcher sein, daß er nicht dem Ausfalle entspricht, der tatsächlich entsteht.

Wie die Sache jetzt steht, würde ich gegen den Eventualantrag stimmen und es entschieden vorziehen, wenn eine Vertagung der ganzen Sache zu dem Zwecke vorgenommen wird, damit das Komitee neuerlich berate und sich mit den Absichten der Regierung näher vertraut mache. Dann kann ein Eventualantrag entstehen, der ein Kompromiß bildet; der heutige könnte von der Regierung nicht angenommen werden und wir können nicht wissen, welche Gestalt er annehmen wird. Ich erkläre daher, daß ich, wenn nicht die Vertagung vorgezogen wird, gegen diesen Antrag stimmen werde.

Mitglied Dr. **Frieß**: Ich wollte mich eigentlich erst später zum Worte melden, weil ich nach den einleitenden Worten des Herrn Vorsitzenden vorausgesetzt habe, daß wir vorläufig nur über den ersten Teil des Antrages debattieren sollen; gegen diesen Antrag habe ich nun nichts einzuwenden. Die Debatte hat aber auf den Antrag des Herrn v. Pacher übergegriffen, und deshalb erlaube ich mir, jetzt das Wort zu ergreifen.

Herr Sektionschef Dr. Meyer hat erwähnt, daß er nicht begreife, warum wir uns alle für die Besteuerung der neuen Gesellschaften nach dem I. Hauptstücke so sehr einsetzen, nachdem dieses I. Hauptstück, wie auch im Referate ausgeführt ist, keinesfalls ein Idealwerk ist, sondern wesentliche Mängel hat.

Ich muß dem Herrn Sektionschef in dieser Beziehung vollständig Recht geben. Es wurde auch von allen Rednern anerkannt, daß dieses Hauptstück entschieden zu großen Vexationen Anlaß gibt. Ich möchte aber ein Sprichwort variieren und sagen: Das Schlechte ist der Feind des Schlechteren. Viel ärgere Erfahrungen als die Steuerträger, welche dem I. Hauptstücke unterliegen, haben diejenigen gemacht, welche nach dem II. Hauptstück besteuert werden. Aus diesem Grunde finde ich es begreiflich, daß wir alle wünschen, daß die zarte Pflanze, die jetzt auf unserem Industrieboden wachsen soll, vor den Fährnissen dieses II. Hauptstückes bewahrt werde.

In anerkennenswerter Weise hat Herr v. Pacher in seinem Referate alle diese Unbilligkeiten, diese Ungeheuerlichkeiten, welche die Besteuerung der Aktiengesellschaften mit sich bringt, dargelegt, und er

Digitized by Google

hat mit Recht erklärt, daß, wenn man überhaupt die neuen Gesellschaften dieser Steuer unterwerfen will, man eine derartige Änderung der ganzen Steuerbemessung, der ganzen Steuergrundlage und des ganzen Verfahrens vornehmen müsse, daß dadurch nicht tatsächlich die Gesellschaften mit beschränkter Haftung eigentlich unmöglich gemacht werden.

Nun muß ich wieder auf den Antrag Neurath zurückkommen und kann nur erklären, daß ich natürlich in erster Linie ganz entschieden dafür stimmen muß, daß die Gesellschaften mit beschränkter Haftung dem I. Hauptstücke unterworfen werden, und zwar aus zwei Gründen, einmal im Interesse der Entwicklung dieser Gesellschaften mit beschränkter Haftung und das zweite Mal im Interesse der Erwerbsteuerträger I. Klasse. Ich will nicht weitschweifig werden, es wurden beide Motive bereits hervorgehoben. Es liegt entschieden im Interesse der neuen Gesellschaften, daß sie all den Schikanen, die jetzt bestehen, nicht unterzogen werden und daß sie eine einfache Besteuerung haben. Es liegt aber auch ein eminentes Interesse der Erwerbsteuerträger I. Klasse vor, denn es ist unstreitig, daß viele Gesellschaften, welche sich in Zukunft bilden werden, sich in der Form der Gesellschaften mit beschränkter Haftung bilden werden, während sie sich früher in der Form von offenen Handelsgesellschaften oder Einzelunternehmungen gebildet haben. Es wird dadurch für die bisherigen Erwerbsteuerträger I. Klasse ungemein schwierig, vielleicht auch unmöglich werden, das Zuwachsprozent von 2·4 Prozent aufzubringen. Ich begrüße daher den Zusatzantrag, den unser Herr Vorsitzender gestellt hat, auf das wärmste. Ich möchte nur den Herren nahelegen, ob es nicht gut wäre, in diesem Zusatzantrage den Prozentsatz gleich zu fixieren, denn schließlich, wenn von der Erwerbsteuerhauptsumme einfach vielleicht 10 Prozent dieses Betrages abgeschrieben werden sollen, ist es vollständig unzureichend, und wenn wir eine so allgemeine Fassung wählen, so ist zu befürchten, daß zwar unser Antrag angenommen, dann aber ein ganz niederer Prozentsatz bestimmt würde. Ich glaube, wir sollten bescheiden sein und von dem Grundsatze ausgehen, daß Gesellschaften mit beschränkter Haftung, welche sich bilden können, auf dreierlei Art entstehen: entweder durch Umwandlung von Unternehmungen, welche bisher der Besteuerung nach dem I. Hauptstück unterliegen, bei welchen die bisher gezahlte Erwerbsteuer ohnedies von der Erwerbsteuerhauptsumme in Abschreibung kommt, oder aus Aktiengesellschaften — in diesem Falle würde dem Staate unter der Voraussetzung, daß die Gesellschaften mit beschränkter Haftung eine mindere Erwerbsteuer zahlen, ein Gewinnstentgang entstehen — oder es bilden sich ganz neue Gesellschaften mit beschränkter Haftung. Von diesen kann man sagen, sie hätten sich unter anderen Umständen als Aktiengesellschaften gebildet, oder sie hätten sich als Einzelunternehmungen oder als offene Handelsgesellschaften etabliert. Den Fall, daß sie sich überhaupt nicht gebildet hätten, lasse ich ganz außer Kalkül. Nun handelt es sich darum: Auf welchen Anteil der Steuer dieser Gesellschaften, welche neu gebildet sind, hat der Staat ein Anrecht und auf welchen Anteil haben die Erwerbsteuerträger, welche der Erwerbsteuer nach dem I. Hauptstücke unterzogen wurden, ein Anrecht?

Ich glaube, das läßt sich im vorhinein gar nicht bestimmen und wird sich auch im nachhinein sehr schwer bestimmen lassen. Das ist eine rein psychologische Studie. In solchen Fällen pflegt man sowohl im Privatleben als auch im Gesetze — es gibt zahlreiche Analogien dafür — das Interesse zu teilen. Ich muß gestehen, ich ad personam würde schon darin einen Erfolg erblicken, wenn es hieße: „Von der Erwerbsteuerhauptsumme ist die Hälfte jener Erwerbsteuerbeträge in Abschreibung zu bringen, welche allen jenen Gesellschaften mit beschränkter Haftung vorgeschrieben waren, welche nicht aus Unternehmungen entstanden sind, welche in der letzten Veranlagungsperiode der Erwerbsteuer nach dem I. oder II. Hauptstücke des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, unterzogen wurden." Das sind die neugebildeten Gesellschaften.

Bei dieser Gelegenheit mache ich noch auf einen Umstand aufmerksam. Wenn nach dem Referate des Herrn v. Pacher die wünschenswerte Umänderung aller Härten des II. Hauptstückes erfolgt, dann erfolgt die Besteuerung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung tatsächlich nicht mehr nach dem II. Hauptstücke, sondern auf einer ganz neuen Grundlage. Ich erblicke darin einen wesentlichen Vorzug und glaube, es ist ganz falsch zu sagen: Wenn wir nicht das I. Hauptstück haben, bekommen wir das II. Wir bekommen dann eben nach dem Eventualantrage eine ganz neue Steuergrundlage. Das wäre neben den vorhandenen fünf Hauptstücken ein VI. Hauptstück der Personalsteuergesetzgebung. In diesem Falle — ich bin ein vorsichtiger Mensch — muß ich sagen: Es ist zwar ganz natürlich, daß jene Steuerbeträge von Unternehmungen, welche bisher der Erwerbsteuer nach dem I. Hauptstücke unterlagen und nunmehr in Gesellschaften mit beschränkter Haftung umgewandelt werden, von der Erwerbsteuerhauptsumme abgezogen werden, aber im Gesetze stünde es dann nicht, denn im Gesetze heißt es in § 11:

„Es kommen jedoch von derselben diejenigen Beträge in Abschreibung, welche Unternehmungen vorgeschrieben waren, die während der letzten Veranlagungsperiode in Aktiengesellschaften verwandelt oder in anderer Weise der Erwerbsteuer nach dem II. Hauptstücke unterzogen wurden."

Wenn nun diese Gesellschaften nicht der Besteuerung nach dem II. Hauptstücke unterzogen, sondern in anderer Weise besteuert würden, so könnte

Digitized

vielleicht dann später in irgend einer Weise daraus gefolgert werden, daß diese Erwerbsteuerbeträge von der Erwerbsteuerhauptsumme nicht in Abzug zu bringen sind. Ich halte es daher für einen Akt der Vorsicht, daß wir eine weitere Bestimmung beantragen, wo es heißt:

„Bei § 11, Alinea 4 des Gesetzes vom 25. Oktober 1896 ist nach dem Worte „Aktiengesellschaften" einzuschalten „oder in Gesellschaften mit beschränkter Haftung."

Das würde ich jedenfalls empfehlen.

Was nun den Antrag Pacher betrifft, so kann ich mich mit seinem Inhalte als Eventualantrag vollständig einverstanden erklären — bis auf einen Punkt. Dieser Punkt betrifft den Umstand, daß Herr v. Pacher sich gegen den letzten Absatz des § 107, welcher die Minimalsteuer von ein Promille festsetzt, nicht ausspricht, sondern ihn akzeptiert. Das geht einfach nicht. Ein Beispiel: Nach dem Antrage Pacher ist bis zu einem Reinertrage von sechs Prozent eine Steuer von vier Prozent vorgeschrieben. Nehmen Sie, um kurz zu rechnen, ein Gesellschaftskapital von 100.000 K, einen Reinertrag von 6000 K, so gibt das eine Steuer von 240 K. Die Minimalsteuer beträgt 100 K. Ich glaube, meine Herren, das ist ein zu großes Mißverhältnis. Ich bin entschieden dafür, diese Minimalsteuer auch noch herabzusetzen. *(Rufe: Nach Hauptstück I zahlen wir noch mehr!)* In dem Momente, wo wir uns auf das Gebiet des Hauptstückes II begeben, glaube ich, daß wir überhaupt dann von der Besteuerung nach Hauptstück I und ihren Folgen absehen müssen. Die Steuerträger, die nach dem Hauptstücke II besteuert werden, haben ja andere Nachteile. Nachdem im allgemeinen die Steuer herabgesetzt werden soll, so wäre ich dafür, daß auch diese Minimalsteuer, welche nicht unbedeutend ist, herabgesetzt werde. Mit dieser einen Ausnahme bin ich mit dem Antrage Pacher vollständig einverstanden, unter der weiteren Voraussetzung, daß ein derartiges Amendement, wie es der Vorsitzende vorschlägt, ebenfalls angenommen wird, und noch unter einer weiteren Einschränkung. Es wurde nämlich, vielleicht nicht mit Unrecht, namentlich seitens der Herren v. Kink und Kitschelt eingewendet, daß wir in gewisser Beziehung der Reform der Aktiensteuer präjudizieren, indem wir eine Progession — allerdings asymptotisch — bis zu zehn Prozent zulassen. Diese Einwendung hat viel für sich. Wir könnten ihr dadurch begegnen, daß wir den Satz von zehn Prozent gar nicht aussprechen, sondern den Schlußsatz folgendermaßen fassen:

„Für den Fall, als die Einbeziehung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung in das I. Hauptstück des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, undurchführbar sein sollte, ist unter der strikten Voraussetzung, daß die Feststellung der Besteuerungsgrundlage im Sinne der Ausführungen des Referates II reformiert werde, der Steuerfuß derart zu bestimmen, daß von dem ausgewiesenen Reingewinne ein Präzipuum bis zur Höhe von 20.000 K ausgeschieden und mit vier Prozent versteuert wird und daß von dem 20.000 K übersteigenden Reingewinne bis zu sechs Prozent vom Kapitale eine vierprozentige Erwerbsteuer, von jedem weiteren einzelnen Erträgnisprozente je ein Prozent mehr bis zur Maximalzuschlagshöhe des jeweilig für die Aktiengesellschaften festgesetzten Steuerfußes zur Einhebung gelangen soll."

Es könnte immerhin kommen, daß wir bei der Aktiensteuer einmal in günstigeren, schönen Zeiten, in einer rosigen Zukunft von zehn Prozent auf sechs Prozent kommen *(Heiterkeit und Ruf: Optimist!)*, und in diesem unwahrscheinlichen Fall wäre die Steuer der Gesellschaften mit beschränkter Haftung höher als die Aktiensteuer. Ich möchte daher verhindern, daß das Zuschlagsprozent in dem Falle, daß die Aktiensteuer auf sechs oder acht Prozent herabgesetzt wird, sechs oder acht Prozent übersteige.

Schließlich werde ich mir noch einen Zusatzantrag erlauben, um den Bedenken derjenigen Herren zu begegnen, welche überhaupt für die opportunistische Politik, die wir hier treiben, nicht sehr eingenommen sind. Ich möchte nämlich die Eingangsworte des Punktes 2 im Antrage Pacher folgendermaßen ergänzen:

„Für den Fall, daß trotz des einmütigen Wunsches aller produzierenden Kreise die Einbeziehung ꝛc." Dies soll unserem Standpunkte Nachdruck verleihen, daß wir ganz entschieden in erster Linie für die Einbeziehung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung unter das I. Hauptstück des Personalsteuergesetzes eintreten.

Sonst aber, meine Herren, muß ich mich auch auf den Standpunkt stellen, daß die reine Negation sehr schön, sehr mutig, sehr tapfer wäre; ob sie aber klug wäre, weiß ich nicht. Ich glaube, unsere Pflicht ist es doch, auch das Klugheitsmoment bei unseren Entscheidungen mitwirken zu lassen. *(Beifall. — Mitglied Kommerzialrat Singer: Und wann hat den Handelskammern die absolute Negation genützt?)*

Vorsitzender: Zum Worte gelangt Herr Sektionschef Meyer, weiters der Herr Referent. Dann möchte ich abstimmen lassen über Punkt 1 und 2, mit Ausnahme des Zuschlages; bei der späteren Beratung werden wir die Anregung des Herrn Dr. Frieß besprechen.

Sektionschef Dr. **Meyer:** Ich möchte mir eine kleine textliche Bemerkung erlauben. Wenn ich den

Digitized by Google

Antrag Frieß in dem einen Punkte richtig verstanden habe, so meint er, daß eine besondere Kautel nötig sei, daß die Steuer, welche den aus dem I. Hauptstücke durch Umwandlung ausgeschiedenen Unternehmungen vorgeschrieben wird, tatsächlich von der Erwerbsteuerhauptsumme abgeschrieben werde. Er glaubt, diese Kautel sei noch nicht vorhanden und hat daher seine Anregung zu § 11 gemacht. Ich mache aufmerksam, daß im § 107 dieser Satz ausdrücklich darin steht und glaube, daß allen Bedenken durch die Fassung des Regierungsentwurfes Rechnung getragen ist.

Mitglied Dr. **Frieß**: Im § 107 heißt es: Diese Gesellschaften unterliegen der Steuer nach dem II. Hauptstücke. Nach dem Antrage Pacher würden sie der Besteuerung nach dem II. Hauptstücke nicht mehr unterliegen, sondern der Besteuerung nach einer ganz anderen, neuen Art. *(Widerspruch.)* Nachdem sämtliche Bestimmungen des II. Hauptstückes im wesentlichen geändert werden, kann man nicht mehr davon sprechen, daß die Gesellschaften bei Annahme des Antrages Pacher nach dem II. Hauptstücke besteuert würden.

In dem Momente, wo dies nicht der Fall ist, fehlt die Sicherheit, daß die Erwerbsteuer derjenigen Gesellschaften, welche aus der I. Klasse ausgeschieden werden, von dem Erwerbsteuerkontingent abgeschrieben wird. Nur in dem Falle, daß eine Novelle käme, in der es heißt: die Gesellschaften mit beschränkter Haftung unterliegen der Besteuerung nach dem II. Hauptstücke mit diesen und diesen Modifikationen, nur in diesem Falle wäre mein Antrag entbehrlich. Wenn es aber, was immerhin möglich ist, bei der großen Fülle von Abänderungen geschehen würde, daß ein Gesetz erlassen wird, wonach die Gesellschaften mit beschränkter Haftung eigenen Normen unterliegen, dann wäre dieser Zusatzantrag erforderlich.

Vorsitzender: Es ist niemand zum Worte gemeldet. Hält Herr Abgeordneter Kitschelt seinen Vertagungsantrag aufrecht?

Mitglied Reichsratsabgeordneter **Kitschelt**: Ich habe keinen bestimmten Antrag gestellt.

Vorsitzender: Ich bringe nach dem Referate welches uns vorliegt, zunächst Punkt I zur Abstimmung. Ich ersuche jene Herren, welche Punkt I der Anträge annehmen wollen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Ist angenommen.

Nun handelt es sich um Punkt II, Alinea 1 mit Auslassung des 10prozentigen Zuschlages. Wer dafür ist, bitte ich die Hand zu erheben *(Geschieht.)* Einstimmig angenommen.

Wir kommen nun zum 10prozentigen Zuschlag. Hiezu erteile ich dem Herrn Neurath das Wort.

Korreferent **Neurath**: Aus allen heute gefallenen Äußerungen hat sich ergeben, daß gegen die Einreihung in das I. Hauptstück eigentlich niemand ist, und es handelt sich nur darum, daß gegen den 10 prozentigen Zuschlag Bedenken geltend gemacht worden sind, dahin gehend, daß es nicht gut ist, das System der Zuschläge in die Erwerbsteuer einzuführen. Nun, meine Herren, es ist allgemein bekannt, daß wir das Land der Zuschläge heißen und wir somit durchaus kein neues System in unsere Steuer einführen würden. Andererseits ist von anderen Herren, insbesondere Herrn Schefftel, angeführt worden, daß wir damit einen Beschluß fassen, der von der Regierung angenommen werden kann. Ich würde daher aus Opportunitätsgründen empfehlen, den 10prozentigen Zuschlag anzunehmen, zumal wir damit auch die im Motivenberichte zu § 107 enthaltenen Bedenken und Einwendungen würdigen. Zu § 107 heißt es unter anderem im Motivenberichte:

„Die Unterstellung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung unter die allgemeine Erwerbsteuer, die eine Repartitionssteuer mit fixem, gesetzlich normierten Kontingent darstellt, wäre für die Finanzverwaltung nicht nur gleichbedeutend mit einem Verzichte auf jede Steuer dieser Gesellschaften, sondern hätte auch noch einen voraussichtlich sehr bedeutenden Ausfall an den bisherigen Steuererträgnissen zur Folge, da gewiß eine Reihe von bereits besteuerten Aktiengesellschaften sich in Gesellschaften mit beschränkter Haftung umwandeln, sowie zahlreiche Unternehmungen, die andernfalls als Aktiengesellschaften ins Leben getreten wären, sich als Gesellschaften mit beschränkter Haftung konstituieren werden."

Dieser Einwand ist kein unberechtigter und ich denke, in unserem Votum sollte zum Ausdruck kommen, daß wir einem berechtigten Bedenken gegenüber uns nicht verschließen.

Weiters heißt es noch im Motivenberichte:

„Bei dieser Sachlage kann daher die Regierung auf Übergangsbestimmungen, durch welche schon bisher bestandene Aktiengesellschaften von den den Gesellschaften mit beschränkter Haftung zugedachten Steuererleichterungen ausgeschlossen werden, selbstverständlich nur unter der Voraussetzung verzichten, daß ihr durch Einbeziehung dieser Gesellschaften unter das II. Hauptstück wenigstens ein teilweiser Ersatz des Ausfalles durch solche Umwandlungen gewährt wird."

Die Regierung beansprucht nicht mehr als einen teilweisen Ersatz und den würde sie in den 10 Prozent mehr als reichlich finden.

Ich will Ihre Geduld nicht länger in Anspruch nehmen und schließe, indem ich Ihnen die Annahme des zehnprozentigen Zuschlages wärmstens empfehle.

Digitized by Google

Vorsitzender: Wer für den zehnprozentigen Zuschlag ist, bitte ich die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Bitte um die Gegenprobe. *(Nach einer Pause:)* Der Antrag Neurath, betreffend den zehnprozentigen Zuschlag, ist mit allen gegen eine Stimme angenommen.

Wir kommen zum Eventualantrag Pacher, zu dem Herr Kitschelt einen Vertagungsantrag gestellt hat.

Referent v. **Pacher:** Ich kann dem Vertagungsantrage unter keinen Umständen zustimmen, weil, wie ich schon gesagt habe, die Sache im Herrenhause bereits im Zuge ist und im Falle der Vertagung auch nicht ins Plenum des Industrierates kommen würde, so daß die Gefahr vorliegt, daß wir zu spät kommen und nicht mehr die Möglichkeit haben, durch Abgabe unseres Votums auf die Entschließungen des Herrenhauses einen, wenn auch recht mäßigen Einfluß auszuüben.

Ich muß mich also entschieden gegen die Vertagung aussprechen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter **Kitschelt:** Die Empfindung, daß hier Gefahr im Verzuge liegt, kann ich nicht teilen. Denn das ist doch klar, daß dieses Gesetz heuer wahrscheinlich überhaupt nicht mehr zur Beratung im Abgeordnetenhause kommen dürfte. Die Entscheidung im Herrenhause wird nicht die endgültige sein und selbst dort wird sie nicht so schnell erfolgen. Es ist also wohl keine Verschleppung, dagegen glaube ich, ist das Wichtigste bei einem meritorischen Antrag, den man stellt, daß er auch Aussicht auf Beachtung findet. Und darum habe ich meinen Antrag gestellt.

Vorsitzender: Ich habe einen Formfehler begangen, indem ich nach dem Referenten nochmals das Wort erteilt habe und bitte darum um Entschuldigung.

Ich sehe mich aber deshalb nochmals veranlaßt, selbst das Wort zu ergreifen und den Antrag des Referenten und das Eingehen in die Beratung des Eventualantrages wärmstens zu unterstützen. Es ist notwendig, daß der Industrierat möglichst bald sein Gutachten fertigstelle, und zweitens haben die Referenten alles so reiflich erwogen, daß sie wohl schwerlich bei einer Rückverweisung noch etwas Neues bringen könnten.

Ich empfehle Ihnen daher dringend, dem Vertagungsantrag nicht zuzustimmen und in die Beratung des Eventualantrages einzugehen.

Wenn niemand mehr das Wort wünscht, bitte ich diejenigen Herren, welche für den Vertagungsantrag sind, die Hand zu erheben. *(Nach einer Pause:)* Mit allen gegen eine Stimme abgelehnt.

Wir hätten nunmehr in die Beratung einzugehen. Es würde sich aber mit Rücksicht auf die verschiedenen Anregungen empfehlen, die Sitzung zu unterbrechen und am Nachmittag fortzusetzen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter **Kitschelt:** Ich möchte noch um das Wort zu einem anderen Gegenstande bitten. Auf der Tagesordnung des Plenums steht der Bericht über die Regierungsvorlage, betreffend die Ergänzung und Abänderung der Gewerbeordnung. Inzwischen ist im Abgeordnetenhause eine Regierungsvorlage eingebracht worden, welche sich mit dem Entwurfe, der in der Beratung der zweiten Abteilung stand, nicht vollständig deckt, sondern neue Bestimmungen enthält, so daß eine Beratung auf Grund unseres Berichtes nicht aktuell und zwecklos wäre.

Ich glaube, die Herren werden damit einverstanden sein, daß ich im Plenum namens der Abteilung den Antrag stelle, die neue Regierungsvorlage und eventuell auch die Anträge des Gewerbeausschusses des Abgeordnetenhauses in Beratung zu ziehen. Der Gewerbeausschuß beabsichtigt ja bekanntlich, eine vollständige Reform der Gewerbeordnung durchzuführen, welche weit über die jetzigen Vorschläge hinausgeht. Es wäre daher zweckmäßig, wenn wir unser Votum aufsparen, bis der Bericht des Gewerbeausschusses vorliegt. Ich bitte um Ihre Genehmigung, im Plenum diesen Vertagungsantrag stellen zu dürfen.

Vorsitzender: Sind die Herren dafür, daß wir jetzt die Sitzung unterbrechen? *(Zustimmung.)* Dann bitte ich die Herren sich zur Fortsetzung der Beratung um 4 Uhr wieder einzufinden.

(Die Sitzung wird um 1 Uhr 35 Minuten unterbrochen. — Nach Wiederaufnahme der Sitzung um 4 Uhr nachmittags:)

Ich konstatiere die Beschlußfähigkeit der Abteilung und eröffne neuerdings unsere Besprechung. Der Referent, Herr v. Pacher hat das Wort.

Referent v. **Pacher:** Ich möchte mir nur erlauben, in Kürze auf einige Bemerkungen zurückzugreifen, die im Laufe der Debatte gefallen sind, und zwar zunächst auf die Bemerkungen des Herrn Sektionschefs Dr. Meyer. Er hat meine Berechnungen über die Prozenthöhe zwar bis zu einem gewissen Grade anerkannt, zum Teile aber auch angefochten, und hat hiebei eine Prozentberechnung nach der Anzahl der hiebei beteiligten Unternehmungen auch für das Deutsche Reich aufgestellt, wonach sich allerdings ein sehr bedeutender Prozentsatz kleinerer Gesellschaften ergibt. Wenn auch die Rechnung nicht anzuzweifeln ist, so muß ich doch sagen, daß ich das nicht für richtig

Digitized by Google

halte, weil diese Dinge vom wirtschaftlichen Standpunkte betrachtet werden müssen und weil bei der Betrachtung vom wirtschaftlichen Standpunkte die Höhe des Kapitals in Betracht kommt und nicht die Zahl der Unternehmungen. Der Herr Sektionschef hat auch eine Gefahr gesehen in den großen Gesellschaften mit beschränkter Haftung. Ich muß offen gestehen, daß ich dies eigentlich nicht begreife, denn nach meiner Anschauung liegt die Gefahr entschieden bei den kleinen Gesellschaften. Es sind so viele Kautelen geschaffen, die zum Teil über das Aktiengesetz hinausgehen, daß ich mir nicht denken kann, wie eine große Gesellschaft mit beschränkter Haftung Schwindel treiben könnte. Wohl aber kann ich mir denken, daß kleine Gesellschaften mit einem Kapital von 20.000 K, wovon ein Viertel statutengemäß einzuzahlen ist, in Galizien oder in anderen Ländern Schwindel mit der Sache treiben könnten. Hier liegt in der Tat eine Gefahr und ich schwatze nicht aus der Schule, wenn ich sage, daß im Referentenkomitee die Anregung erwogen worden ist, ob man mit Rücksicht auf diese Gefahr nicht den Vorschlag machen solle, das Minimalkapital zu erhöhen, und zwar auf 50.000 K. Dieser Antrag wäre eventuell zu stellen, wenn auf die näheren Bestimmungen des Gesetzentwurfes später eingegangen wird.

Der Herr Sektionschef hat auch ziemlich kategorisch eine obere Grenze verlangt. Ich kann dem nicht beipflichten und sehe dazu auch keine Veranlassung. In Deutschland existiert diese Obergrenze nicht.

Sie ergibt sich bis zu einem gewissen Grade von selbst. Im Motivenberichte wird mit Recht darauf hingewiesen, daß der Bedarf nach sehr großen Kapitalien sich nicht leicht wird im Wege der Gesellschaften mit beschränkter Haftung befriedigen lassen.

Wenn man nun eine Obergrenze setzt, so ist Gefahr vorhanden, daß man die Umwandlung großer privater Unternehmungen in Gesellschaften mit beschränkter Haftung unmöglich macht, und es ist doch gerade ein Vorzug des Gesetzes, daß es diesen Vorgang ermöglicht.

Ich würde es daher für bedenklich halten, eine obere Grenze für das Kapital zu ziehen.

Ich wende mich nun zur Rede des Herrn Abgeordneten Kitschelt, der leider abwesend ist. Es hat mir den Eindruck gemacht, als wenn er die Sache mit den 10 Prozent nicht ganz richtig aufgefaßt hätte. Wir scheinen da mißverstanden worden zu sein. Das Präzipuum beeinflußt natürlich ganz ungleichmäßig die durchschnittlichen Erträgnisprozente. Je kleiner das Kapital, desto größer wird die Einwirkung des Präzipuums werden, aber ich glaube, das ist eine Bestimmung, die ganz im Sinne der Einwendung ist, die uns gerade von Seite der Herren aus der Wiener Handelskammer gemacht worden ist, und die geeignet wäre, die kleinen Gesellschaften vor zu großer Belastung infolge des progressiven Steuerfußes zu behüten.

Er hat auch gefunden, daß die Progression an und für sich außerordentlich gefährlich sei, und hat gesagt, es könnte ja doch einmal dem Finanzministerium einfallen, die Steuer zu erhöhen und bei 1 Prozent Mehrerträgnis nicht um ein Prozent, sondern um 2 Prozent oder mehr Steuer zu fordern. Ich sehe nicht ein, daß diese Gefahr größer ist bei der von uns vorgeschlagenen Progression.

Diese Gefahr liegt genau ebenso für die gegenwärtige Aktiensteuer vor. Wenn man heute beschließen würde, daß die Aktiensteuer erhöht werden soll, könnte man auch nichts machen. Also eine Gefahr sehe ich darin nicht und insbesondere kann ich es nicht begreifen, wie die Progression nach dem prozentuellem Erträgnis Gegner finden kann gegenüber der absoluten Progression. Ich könnte also von dem Vorschlage des Referentenkomitees nicht abgehen.

Der Antrag des Herrn Dr. Frieß, betreffend die Minimalsteuer, ist zurückgezogen worden. Ferner ist beantragt worden, daß man die Worte hineinnehme: Für den Fall als „trotz des einmütigen und dringenden Wunsches allerproduzierenden Kreise die Einbeziehung u. s. w." Dagegen habe ich gar nichts einzuwenden.

Ich ersuche Sie also, meine Herren, Ihre vielleicht etwas weitergehenden, wenn auch noch so berechtigten Wünsche zurückzustellen und diesen Eventualantrag als der Situation entsprechend anzunehmen.

Mitglied Dr. **Frieß**: Bezüglich des Zuschlagsprozentes ist die Anregung gegeben worden, ob es nicht empfehlenswert wäre, dieses Zuschlagsprozent nicht mit zehn Prozent zu begrenzen, sondern die Sache ganz allgemein zu halten. Nun glaube ich, daß es doch gut ist, die Sache zu präzisieren und ich würde mir erlauben vorzuschlagen, daß der Schlußsatz, welcher dieses Prozent fixiert, folgendermaßen zu lauten hätte: „von jedem weiteren einzelnen Erträgnisprozente je ein Prozent mehr bis zur Maximalzuschlagshöhe von acht Prozent zur Einhebung gelangen soll".

Ich glaube, daß wir mit dieser Zuschlagshöhe von acht Prozent das Auslangen finden werden, ohne annehmen zu müssen, daß bei diesem Zuschlagsprozent der Steuerfuß für die Aktiengesellschaften überschritten wird. Nichtsdestoweniger stelle ich den Herren anheim, ob sie nicht eine Kautel schaffen wollen, etwa durch den Zusatz: „wobei jedoch für Gesellschaften mit beschränkter Haftung der Steuerfuß nicht höher gehen soll als bei Aktiengesellschaften." Es wäre also statt 10 Prozent 8 Prozent Zuschlag. *(Zustimmung.)*

Weiters möchte ich mir noch ein Amendement im Einvernehmen mit dem geehrten Herrn Obmanne erlauben, der die Sache angeregt hat, und zwar bezüglich der Erwerbsteuer, welche jene Gesellschaften

mit beschränkter Haftung zahlen werden, welche neu entstehen. Da möchte ich mir folgende Stilisierung erlauben:

„Von der Erwerbsteuerhauptsumme, eventuell zumindest von dem für jede einzelne Veranlagungsperiode festgesetzten Zuwachsprozente von 2·4% ist die Hälfte jener Erwerbsteuerbeträge in Abschreibung zu bringen, welche allen jenen Gesellschaften mit beschränkter Haftung vorgeschrieben waren, die nicht aus Unternehmungen entstanden sind welche in der letzten Veranlagungsperiode der Erwerbsteuer nach dem I. oder II. Hauptstück des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, unterzogen wurden."

Es ist das eine Maßnahme, welche im Interesse der Erwerbsteuerträger I. Klasse unbedingt erforderlich ist. Über den Prozentsatz läßt sich ja streiten. Ich glaube aber, nachdem man nichts voraussagen kann, daß die Teilung zur Hälfte der Billigkeit entsprechen dürfte. Jedenfalls können wir sie beanspruchen.

Bezüglich des Antrages, über den sich Herr Sektionschef Meyer geäußert und bezüglich dessen er auf das Gesetz hingewiesen hat, möchte ich nur sagen, daß er eine Art Vorsichtsparagraph ist für jenen Fall, daß die Besteuerung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung weder nach dem I. noch nach dem II. Hauptstück erfolgt, sondern in selbständiger Weise geregelt wird. Um für solche Fälle vorzusorgen, würde ich glauben, daß im Gesetze in dem vom Herrn Sektionschef zitierten Paragraph nach dem Worte „Aktiengesellschaften" eingeschaltet werden die Worte: „oder Gesellschaften mit beschränkter Haftung".

Referent v. **Pacher:** Ich möchte bei dem letzten zuerst anfangen und glaube, daß die vom Herrn Dr. Frieß geäußerten Bedenken doch zu weitgehend sind. Sowohl nach dem Text des Gesetzes als nach den Erklärungen des Herrn Sektionschefs Meyer scheint es mir nicht notwendig, daß dieser sogenannte Vorsichtsparagraph hineinkommt, und ich würde daher Herrn Dr. Frieß bitten, ihn zurückzuziehen.

Mit den anderen Amendements erkläre ich mich vollkommen einverstanden.

Vorsitzender: Da niemand mehr das Wort wünscht, bringe ich die Anträge zur Abstimmung. Dieselben würden mit den Zusätzen und Amendements folgendermaßen lauten:

„Für den Fall, als trotz des einmütigen und dringenden Wunsches aller produzierenden Kreise die Einbeziehung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung in das I. Hauptstück des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, undurchführbar sein sollte, ist unter der strikten Voraussetzung, daß die Feststellung der Besteuerungsgrundlage im Sinne der Ausführungen des Referates II reformiert werde, der Steuerfuß derart zu bestimmen, daß von dem ausgewiesenen Reingewinne ein Präzipuum bis zur Höhe von 20.000 K ausgeschieden und mit 4 Prozent versteuert wird und daß von dem 20.000 K übersteigenden Reingewinne bis zu 6 Prozent vom Kapitale eine 4prozentige Erwerbsteuer, von jedem weiteren einzelnen Erträgnisprozente je 1 Prozent mehr bis zur Maximalzuschlagshöhe von 8 Prozent zur Einhebung gelangen soll."

Ich bitte diejenigen Herren, welche diesen Antrag annehmen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Einstimmig angenommen. Herr Kitschelt hat sich der Abstimmung enthalten.

Nun gelangt das folgende Amendement zur Abstimmung:

„Von der Erwerbsteuerhauptsumme, eventuell zumindest von dem für jede einzelne Veranlagungsperiode festgesetzten Zuwachsprozente von 2·4 Prozent (§ 11, Alinea 2 und 3 des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220) ist die Hälfte jener Erwerbsteuerbeträge in Abschreibung zu bringen, welche allen jenen Gesellschaften mit beschränkter Haftung vorgeschrieben waren, die nicht aus Unternehmungen entstanden sind, welche in der letzten Veranlagungsperiode der Erwerbsteuer nach dem I. oder II. Hauptstücke des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, unterzogen wurden."

Ich bitte diejenigen Herren, welche dieser Fassung zustimmen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Angenommen.

Nun stellt Herr Dr. Frieß noch folgenden Antrag, gegen den sich der Herr Referent ausgesprochen hat:

„Für den Fall, daß die Besteuerung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung weder nach dem I. noch nach dem II. Hauptstücke des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, erfolgt, sondern in selbständiger Weise geregelt wird, ist bei § 11, Alinea 4 des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, nach dem Worte „Aktiengesellschaften" einzuschalten: „oder in Gesellschaften mit beschränkter Haftung."

Das ist gewissermaßen ein Vorsichtsparagraph.

Korreferent **Neurath:** Herr Dr. Frieß wird vielleicht damit einverstanden sein, daß sein Antrag im stenographischen Protokolle erscheint; für eine Abstimmung eignet er sich kaum.

Digitized by Google

Mitglied Dr. **Frieß**: Ich akkommodiere mich vollkommen.

Vorsitzender: Dadurch entfällt jede weitere Abstimmung und wir haben somit die Beratung dieses Gegenstandes beendet.

Wenn es zu den angenehmen Pflichten eines Obmannes gehört, den geehrten Referenten den Dank aussprechen zu dürfen, so ist in diesem Falle von einer Pflicht überhaupt nicht zu reden, sondern nur das Gefühl des Dankes spricht aus mir heraus gegenüber dem Referentenkomitee und gegenüber den beiden Herren Referenten insbesondere. *(Lebhafter Beifall.)* Die beiden Herren haben sich in zahllosen eingehenden Sitzungen mit dieser Materie beschäftigt und haben, wie aus dem Referate hervorgeht, uns das Beste geboten, was zu bieten war. Ich glaube im Sinne aller zu sprechen, wenn ich den beiden Referenten und dem ganzen Referentenkomitee unseren wärmsten Dank ausspreche. *(Lebhafter Beifall.)* Desgleichen danke ich den beiden Herren vom Finanzministerium für die Unterstützung und Förderung der heutigen Beratung. *(Beifall.)*

6.

Anträge der II. Abteilung, betreffend § 107 des Gesetzentwurfes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung.

I. Der Industrierat erachtet, daß der ihm zur Begutachtung zugewiesene Gesetzentwurf über Gesellschaften mit beschränkter Haftung infolge der steuerrechtlichen Bestimmungen des § 107 vollkommen ungeeignet ist, als Mittel zur Belebung von Industrie und Handel zu dienen und eine gedeihliche Entwicklung der neuen Gesellschaftsform herbeizuführen.

II. Der Industrierat ersucht das k. k. Handelsministerium, seinen ganzen Einfluß in der Richtung zur Geltung zu bringen, daß

1. im Sinne des Referates I der § 107 umgeändert werde, wie folgt:

„Die Gesellschaften mit beschränkter Haftung unterliegen, ohne Rücksicht darauf, ob es sich um inländische oder ausländische Gesellschaften handelt, der allgemeinen Erwerbsteuer nach dem I. Hauptstücke des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, betreffend die direkten Personalsteuern, mit der Maßgabe, daß zu dem im Sinne dieses Gesetzes für Gesellschaften mit beschränkter Haftung ermittelten Erwerbsteuerkontingente ein 10prozentiger Zuschlag Platz zu greifen hat, welcher Zuschlag jedoch in die Erwerbsteuerhauptsumme nicht eingerechnet wird."

2. Für den Fall, als trotz des einmütigen und dringenden Wunsches aller produzierenden Kreise die Einbeziehung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung in das I. Hauptstück des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, undurchführbar sein sollte, ist, unter der strikten Voraussetzung, daß die Feststellung der Besteuerungsgrundlage im Sinne der Ausführungen des Referates II reformiert werde, der Steuerfuß derart zu bestimmen, daß von dem ausgewiesenen Reingewinne ein Präzipuum bis zur Höhe von 20.000 K ausgeschieden und mit 4 Prozent versteuert wird und daß von dem 20.000 K übersteigenden Reingewinne bis zu 6 Prozent vom Kapitale eine 4prozentige Erwerbsteuer, von jedem weiteren einzelnen Erträgnisprozente je 1 Prozent mehr bis zur Maximalzuschlagshöhe von 8 Prozent zur Einhebung gelangen soll.

Von der Erwerbsteuer-Hauptsumme, eventuell zumindest von dem für jede einzelne Veranlagungsperiode festgesetzten Zuwachsprozente von 2·4 Prozent (§ 11, Alinea 2 und 3 des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220) ist die Hälfte jener Erwerbsteuerbeträge in Abschreibung zu bringen, welche allen jenen Gesellschaften mit beschränkter Haftung vorgeschrieben waren, die nicht aus Unternehmungen entstanden sind, welche in der letzten Veranlagungsperiode der Erwerbsteuer nach dem I. oder II. Hauptstücke des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, unterzogen wurden.

Wien, 11. Februar 1905.

Heinrich Vetter,
Obmann.

Ludwig Neurath, Friedrich v. Pacher, Eduard Palmer, N. Schefftel, Julius Singer,
Referenten.

Digitized by Google

7.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der X. Plenarsitzung des Industrierates vom 13. und 14. Februar 1905.

a) Aus der Eröffnungsrede Sr. Exzellenz des Handelsministers Freiherrn v. Call.

Einen wichtigen Gesetzentwurf war ich zu meinem Bedauern erst nach seiner Einbringung im Reichsrate in der Lage, an den Industrierat gelangen zu lassen; es ist dies der Entwurf eines Gesetzes über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung. Es handelt sich in diesem Gesetzentwurfe um die Schaffung einer Gesellschaftsform, welche auch vom Industrierate wiederholt angestrebt wurde; bei einer günstigen Gestaltung ihrer inneren Struktur, ihrer Rechte und Pflichten würde durch dieselbe dem wirtschaftlichen Leben und insbesondere auch der Entwicklung der Industrie ein intensiver Impuls gegeben werden.

Ich habe diesen Gesetzentwurf der II. Abteilung zugewiesen und betrachte diese Zuweisung, falls kein Einspruch erfolgt, als genehmigt. Die von der Abteilung gewählten Referenten haben über den § 107 des Entwurfes ein umfangreiches Referat erstattet, welches den Herren bereits zugekommen ist, und die Abteilung hat in ihrer vorgestrigen Sitzung bereits einschlägige Anträge beschlossen. Ich würde es mit Rücksicht auf die Wichtigkeit und Dringlichkeit der Angelegenheit lebhaft begrüßen, wenn sich das geehrte Plenum in der heutigen Tagung mit diesem Gegenstande befassen würde.

---

b) Aus der Verhandlungsdebatte:

Vorsitzender Seine Exzellenz Sektionschef Dr. **Stibral**: Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der Bericht der zweiten Abteilung, betreffend den Gesetzentwurf über Gesellschaften mit beschränkter Haftung. Ich ersuche den Herrn Referenten v. Pacher, die Debatte einzuleiten.

Referent Mitglied v. **Pacher**: Meine Herren! Ich glaube nicht, daß es nötig ist, mich über die Bedeutung des vorliegenden Gesetzentwurfes des näheren auszulassen. Ich werde mich darum so kurz als möglich fassen und bitte Sie auch Ihrerseits, in Anbetracht der Reichhaltigkeit der noch zu erledigenden Tagesordnung, sich, soweit es die Bedeutung des Gegenstandes zuläßt, derselben Kürze zu befleißen.

Wir legen Ihnen eigentlich nur ein Bruchstück eines Referates vor, nämlich das Referat über den § 107 des Gesetzentwurfes. Dieser Paragraph ist aber das Wesentliche der Sache, und zwar so sehr, daß man sagen kann: Ein mangelhaftes Gesetz mit einem guten § 107 wäre zu akzeptieren, und das vollkommenste Gesetz mit einem mangelhaften § 107 wäre nicht brauchbar. Der § 107, wie er hier vorliegt, macht meiner Meinung nach — und ich glaube, ich werde keinen Widerspruch erfahren — das Gesetz zu einem todgeborenen Kinde.

Daß wir uns vorläufig nur auf den § 107 beschränken, hat hauptsächlich seinen Grund darin, daß wir in der Sache etwas pressiert sind. Bekanntlich hat das Herrenhaus den Gegenstand bereits in Verhandlung genommen.

Es ist eine Generaldebatte über den Gesetzentwurf abgeführt worden und demnächst wird die Kommission des Herrenhauses wahrscheinlich in die Spezialdebatte eingehen. Es verlautet, daß sich das Herrenhaus dieser Sache intensiv annehme und beabsichtige, sie noch vor Ostern zu erledigen. Wenn man also wollte, daß in dem wichtigsten Punkte die Stimme des Industrierates rechtzeitig zur Geltung komme, so mußten wir wohl oder übel die Beratung auf den wichtigsten Punkt, den § 107, beschränken und ihn als wichtigsten Teil zur Erledigung bringen.

Was Punkt I der Anträge betrifft, in welchem ausgesprochen wird, daß der vorliegende Gesetzentwurf beziehungsweise der § 107 vollkommen ungeeignet ist, als Mittel zur Belebung von Industrie und Handel zu dienen und eine gedeihliche Entwicklung der neuen Gesellschaftsform herbeizuführen, so brauche ich mich darüber nicht weiter auszulassen, weil ich glaube, daß darüber eine Meinungsverschiedenheit nicht besteht.

Ich komme zu Punkt II. Bezüglich des ersten Teiles, in welchem die Zuweisung der Gesellschaften

Digitized by Google

mit beschränkter Haftung unter das I. Hauptstück des Personalsteuergesetzes mit Anrechnung eines 10prozentigen Zuschlages verlangt wird, möchte ich konstatieren, daß einmütig der Wunsch der ganzen Industrie dahingeht, daß die neue Gesellschaftsform dem ersten Hauptstück eingefügt werde, und zwar nicht allein wegen der Höhe der Steuer, sondern vor allem deshalb, weil man das fortwährende Eingreifen der Finanzbehörden und die vielfachen Unannehmlichkeiten, welche die Aktiengesellschaften in dieser Sache schon erfahren haben, unter allen Umständen vermeiden will. Dies ist nach meiner Auffassung der Haupteinwand gegen die Einbeziehung in das II. Hauptstück.

Außerdem ist geltend gemacht und befürchtet worden, daß durch die Einbeziehung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung in das zweite Hauptstück die neu entstandenen Gesellschaften, welche sich sonst unter den bisherigen Verhältnissen dem ersten Hauptstücke zugewendet, das heißt, sich als öffentliche Gesellschaften konstituiert hätten, sich nunmehr als Gesellschaften mit beschränkter Haftung konstituieren, und daß hiedurch das gesetzlich fixierte Zuwachsprozent von 2·4 Prozent der allgemeinen Erwerbsteuer in ungünstiger Weise beeinflußt werden könnte, das heißt, daß dieses Zuwachsprozent in Zukunft nicht erreicht würde, während es jetzt erreicht wird. Hiedurch würde eine wesentliche Benachteiligung der allgemeinen Erwerbsteuerträger herbeigeführt.

Nun ist allerdings nicht zu leugnen, daß nach der Gesetzvorlage ein Steuerentgang für den Staat unbedingt zu fürchten sein wird, und zwar durch die Umbildung von Aktiengesellschaften. Ich mache die Herren darauf aufmerksam, daß in der Tabelle, die dem Referate beigegeben ist, sich unter der Rubrik „Zuckerfabriken und Brauereien" speziell in der allerniedrigsten Klasse nahezu 100 Unternehmungen befinden, welche ein Durchschnittskapital von 500.000 K haben. Es ist wohl anzunehmen, daß sich ein erheblicher Teil dieser kleinen Fabriken, die vielfach auf einem örtlichen Zusammenhange beruhen und Leuten gehören, die in einem Orte wohnen und einander kennen, sich in Gesellschaften mit beschränkter Haftung verwandeln. Hiedurch wird ein nicht unerheblicher Steuerentgang stattfinden. Das hat uns veranlaßt, den Vorschlag zu machen, daß die Gesellschaften mit beschränkter Haftung einen Zuschlag zur allgemeinen Erwerbsteuer in der Höhe von 10 Prozent zu bezahlen haben würden, weil wir von der Ansicht ausgehen, daß es nicht gerecht und billig sei, dem Staate einen sicher vorauszusehenden Entgang an Steuern zuzumuten.

Von mancher, und zwar gewichtigen Seite ist die Einreihung unter das erste Hauptstück par et simple verlangt worden. Diesem Gesichtspunkte haben wir nicht beipflichten können. Es ist gesagt worden: „Ja, die anderen Leute genieren sich auch nicht zu verlangen; verlangen wir soviel als möglich, machen wir es ebenso wie die Agrarier; die genieren sich auch nicht und wir sehen, was sie für Erfolge haben." Si duo faciunt idem, non est idem! Die Agrarier sind in einer anderen Position als wir, sie haben das Abgeordnetenhaus hinter sich; ich glaube nicht, daß wir es hinter uns haben. Wenn wir also einen Vorschlag machen, so muß er vor dem Standpunkt der Vernunft standhalten können. Wenn wir mit Forderungen kommen, die sich nicht rechtfertigen lassen, so wird man uns im Abgeordnetenhause wie ungezogenen Kindern auf die Finger klopfen. Entsprechen wir also dem Ernst und der Bedeutung des Industrierates. Ein finanzielles Opfer können wir tatsächlich bringen. Wir können es bringen aus dem Grunde, weil durch die neue Gesellschaftsform gewisse Vorteile gewährt werden. Ich mache aufmerksam auf das beschränkte Risiko, auf die unbeschränkte Dauer der Gesellschaft. Das sind Vorteile, für die ein gewisses Mehr an Steuern immerhin konzediert werden kann.

Im Motivenberichte zu § 107 werden Sie, meine Herren, gefunden haben, daß sich die Regierung mit außerordentlicher Ausführlichkeit auf nahezu zwei Seiten dieses Motivenberichtes in die Beweisführung einläßt, es sei unmöglich, die neue Gesellschaftsform unter das I. Hauptstück einzubeziehen. Peremptorisch wird gesagt, nur die Einbeziehung in das II. Hauptstück sei im stande, den Staat vor Schaden zu bewahren. Angesichts dieser dezidierten Stellungnahme mußten wir uns die Frage vorlegen, ob es klug sei, uns gegenüber diesen Ausführungen auf einen vollständig negativen Standpunkt zu begeben, und wir haben schließlich im Referentenkomitee — die Abteilung hat dieser Ansicht beigepflichtet — es für richtig befunden, einen Eventualantrag einzubringen. Daß es richtig war, werden die Herren aus der II. Abteilung wissen, welche in der Sitzung der Abteilung Gelegenheit jüngst hatten zu hören, wie Herr Sektionschef Dr. Meyer in sehr unverblümter Weise den Standpunkt der Regierung dahin gekennzeichnet hat, daß die Regierung nicht in der Lage sei, ihre Zustimmung zur Einbeziehung in das I. Hauptstück zu geben.

Ich komme nun zum Referat II. Das ist gewissermaßen ein Referat über die Aktiensteuer geworden, aber das liegt in der Natur der Sache. Ich mache aufmerksam auf eine ganz auffallende Bemerkung im Motivenberichte zu § 107, die den Herren gewiß nicht entgangen sein wird. Da heißt es *(liest)*:

„Richten sich doch auch die Beschwerden gegen die Besteuerung nach dem II. Hauptstück des Personalsteuergesetzes fast ausnahmslos nicht gegen die nach kaum bestrittenen finanzwissenschaftlichen Grundsätzen geregelte Ermittlungsart des Ertrages, als vielmehr nur dagegen, daß die aus der Anwendung der Steuerskala des § 100

des Personalsteuergesetzes resultierende Steuer jene nach dem I. Hauptstück beträchtlich übersteige, was ja für die Mehrzahl der Fälle auch nicht in Abrede gestellt werden kann."

Das ist mir wirklich unverständlich. Angesichts der zahllosen Eingaben der verschiedenen Handelskammern — ich mache besonders auf die ausgezeichnete Eingabe der Prager Handelskammer aufmerksam — angesichts der zahlreichen Rekurse gegen die Ermittlungsart der Steuer wird behauptet, daß sich die Beschwerden „nicht gegen die nach kaum bestrittenen finanzwissenschaftlichen Grundsätzen geregelte Ermittlungsart richten!" Tatsache ist aber, daß sie sich dagegen richten, und deshalb wäre es zunächst die Besteuerungsgrundlage, die wir ins Auge fassen müssen, die reformiert werden muß, wenn wir überhaupt der Idee, die neue Gesellschaftsform unter das II. Hauptstück einzubeziehen, näher treten wollen.

Im Referat finden Sie zunächst die Doppelbesteuerung angeführt. Das ist für die Industrie eine wichtige Sache, denn sie betrifft eine absolute Ungerechtigkeit. Wir sind alle aber doppelt besteuert. Sie wissen, was ich unter dieser Doppelbesteuerung verstehe. Ich verstehe darunter, daß derjenige, welcher Aktien besitzt, falls er Privatmann ist, die Steuer nach dem II. Hauptstücke nur einmal zahlt; wenn aber die Aktie im Besitze einer anderen Aktienunternehmung ist, so muß das Erträgnis derselben nach dem II. Hauptstück zweimal besteuert werden. Der Verwaltungsgerichtshof hat zweimal in diesem Sinne entschieden. Das sind Dinge, die absolut nicht zu akzeptieren sind, denn der Fall, daß eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung Aktien oder Anteile einer anderen Gesellschaft mit beschränkter Haftung besitzt, ist nicht ausgeschlossen, und die Doppelbesteuerung in diesem Sinne müßte unter allen Umständen vermieden werden.

Ein zweiter Punkt, gegen den sich die Einwendungen richten, ist, daß der Reinertrag des vorausgegangenen Jahres die Bemessungsgrundlage zu bilden habe. Wir haben bis zum neuen Personalsteuergesetz den dreijährigen Durchschnitt gehabt und Herr Sektionschef Dr. Meyer hat letzthin sehr richtig darauf aufmerksam gemacht — es war auch mir vollkommen bekannt — daß in den Siebzigerjahren merkwürdigerweise eine Bewegung gegen den dreijährigen Durchschnitt sich geltend gemacht hat und daß man in Erinnerung daran den dreijährigen Durchschnitt abgeschafft und den letztjährigen Ertrag als Basis für die Steuerbemessung angenommen hat. Das ist eine furchtbare Unbilligkeit, weil die Steuerzahlung innerhalb einer längeren Reihe von Jahren für den gleichen Gewinnsaldo, je nachdem sich derselbe aus einer Reihe sich folgender Gewinnjahre oder aus einer Reihe abwechselnder Gewinn- und Verlustjahre zusammengesetzt, ganz verschieden, ja unter Umständen doppelt so groß sein wird. Das ist gewiß von keinem Standpunkte aus zu rechtfertigen und wäre unbedingt zu beseitigen.

Ein dritter Punkt betrifft die Investitionen. Hier handelt es sich allerdings nur um die Ergänzung der Vollzugsvorschriften. Das wäre leichter zu erreichen. Ich will mich hier in eine nähere Erörterung nicht einlassen und möchte nur bemerken, daß unbedingt gefordert werden muß, daß vorausgegangene Amortisationen einer späteren größeren Investition zu Gute kommen. Wenn ein Industrieetablissement neu gebaut wird, so kann man 20, 25 Jahre amortisieren, ohne zu investieren. Dann wird auf einmal eine Zeit kommen, in welcher die Maschinen alt sind, in welcher Neuanschaffungen nötig sind, die die jährliche Amortisation weit überschreiten. Wenn dies eintritt, so werden Sie nach den Vollzugsvorschriften den ganzen Betrag zu versteuern haben. Es wird vielleicht möglich sein, im Rekurswege durch den Verwaltungsgerichtshof zum Rechte zu kommen, aber klargestellt muß auch diese Frage werden.

Nun kommen wir zu einem sehr wichtigen Kapitel: Passivzinsen, Teilschuldverschreibungen und Hypothekarschulden. Das ist bei uns ein Unikum. In der ganzen Welt, so weit mir bekannt ist, werden die Passivzinsen passiert; in Österreich werden sie nicht passiert, sofern die Kapitalien grundbücherlich hypotheziert oder sofern Obligationen ausgegeben sind. Da ist nun wieder eine ganz merkwürdige Auffassung zu verzeichnen, wahrscheinlich des Finanzministeriums oder des Justizministeriums — ich weiß es nicht — aber in dem Motivenberichte zu den seinerzeitigen Vorlagen heißt es:

„Im Gegenteil würde eine solche Unterscheidung" — nämlich die Unterscheidung insofern, daß die Verzinsung eines Prioritätskapitales eine Abzugspost zu bilden habe — „einen volkswirtschaftlich nicht unbedenklichen Anreiz in der Richtung ausüben, das Prioritätskapital im Verhältnis zum Aktienkapital übermäßig zu vermehren."

Wenn hier ein Anreiz überhaupt in Frage kommt, dann wäre dieser Anreiz höchstens in der Bildung neuer Industriegesellschaften zu suchen, und das scheint mir nicht eben besonders bedenklich zu sein.

Übrigens haben diejenigen, welche diesen Satz niedergeschrieben haben, die ganze Entwicklung der Dinge, wie sie sich in England und Deutschland vollzogen hat, vollkommen ignoriert. Bedenklich könnte da nur der Ausdruck „Priorität" erscheinen. Man hat sich offenbar gedacht, es könnte einmal ein Hausmeister oder eine Köchin eine industrielle Prioritätsobligation kaufen und könnten unter diesem Titel „Priorität" etwas kaufen, was nicht bombensicher fundiert ist.

Wie sieht nun aber die Entwicklung in den anderen Staaten aus? Das Deutsche Reich weist bei einem

Aktienkapital von 2631 Millionen 818 Millionen Anleihen auf, das sind 31 Prozent, die süddeutschen Gesellschaften bei einem Aktienkapital von 1267 Millionen 520 Millionen Anleihen, das sind 40 Prozent, und bei den süddeutschen Brauereien stehen 170 Millionen Kapital 144 Millionen Anleihen, das sind 85 Prozent, gegenüber! Und dabei haben die süddeutschen Brauereien über 12 Prozent Dividende bezahlt. Ich weiß nicht, was daran bedenklich ist; es müßte denn die Höhe der Dividende sein. *(Heiterkeit.)*

Und bei uns? Wir haben, meine Herren, 994 Millionen Aktienkapital und 58 Millionen Anleihen, das sind 5½ Prozent. Davon sind allein 55 Millionen nur Anleihen der Bergbau- und Hüttengesellschaften, 1·7 Millionen kommen auf ein Unternehmen der Textilindustrie. Alle anderen Gesellschaften haben überhaupt kein Anleihen! Meine Herren! Das ist doch eine ganz merkwürdige Sache.

Wie hoch die Hypotheken sind, konnte man leider nicht erheben, darüber sind keine Daten vorhanden. Wenn man also schon von Bedenklichkeit spricht, so scheint mir das am bedenklichsten bei der ganzen Sache zu sein, daß der Staat durch eine solche Steuergesetzgebung die Industriegesellschaften auf den Weg der schwebenden Schulden drängt, statt sie auf den Weg der fundierten Schulden zu weisen.

Der Ausfall an Steuereinnahmen, welchen der Staat dadurch haben würde, wenn er die fundierten Passivzinsen passiert, würde ein minimaler sein. Die Wettmachung dieses Ausfalles aber würde sich dadurch ergeben, daß durch den daraus folgenden Anreiz für die Bildung neuer Industriegesellschaften — das industrielle Kapital verzinst sich besser als Prioritäten oder Pfandbriefe — ein Mehr resultieren würde, durch dessen Versteuerung dem Staate größere Einnahmen zufallen würden, als er momentan opferte.

Ich komme nun zu einem scheinbar ganz unbedeutenden Punkt, das sind Spenden, Geschenke und Widmungen. Es ist ja wirklich außerordentlich unwesentlich, was dadurch an Steuern geleistet wird, aber daß der Staat, wenn man den Klöstern oder barmherzigen Schwestern oder der freiwilligen Rettungsgesellschaft oder einem armen Teufel, der aus dem Spital entlassen ist, oder dem Verein gegen Verarmung und Bettelei im Jahre 150 oder 200 K spendet, sagt: „Halt! Davon möchte ich auch 10 Prozent!" — das, meine Herren, ist ein Standpunkt, den ich moralisch geradezu für verwerflich halte. *(Zustimmung.)* In der Sache selbst ist er ja nicht von Wesenheit, aber eine Schande ist es doch!

Der Hauptpunkt in der ganzen Frage ist jedoch Einrechnung der Steuern. Denn dadurch wird der Reingewinn zum Zwecke der Steuerbemessung um 20 bis 25 Prozent erhöht. Es mag finanzwissenschaftlich vielleicht richtig sein, eine effektive Auslage als einen der Versteuerung unterliegenden Gewinn anzusehen, aber volkswirtschaftlich verständig, gerecht und billig ist es nicht, und die wenigsten Staaten haben diese finanzwissenschaftliche Logik sich zu eigen gemacht.

In Deutschland scheinen Württemberg und Bayern die einzigen Staaten zu sein, welche die Steuer in die Besteuerungsgrundlage einrechnen. Die anderen Staaten passieren sie als Auslage. Davon will ich nicht reden, daß Preußen 3½ Prozent, Baden 3 Prozent der Kapitalsverzinsung abziehen läßt, soweit will ich nicht gehen, das wäre unbescheiden *(Heiterkeit)*, allein in dieser Frage handelt es sich nicht darum, was finanzwissenschaftlich richtig, sondern darum, was praktisch und verständig ist, und von diesem Standpunkt müssen wir unbedingt verlangen, daß die Steuer als Auslage behandelt wird, wie sie tatsächlich eine ist.

So wird nun durch alle diese fiskalischen Bestimmungen der buchmäßige Reingewinn zum Zwecke der Steuerbemessung um 25 Prozent erhöht und diese Bürde wird der neuen Gesellschaftsform mit auf den Weg gegeben!

Es steht zwar im Motivenbericht zu § 107 zu lesen: „Die Regierung war bestrebt, die fiskalischen Interessen der möglichsten Förderung der neuen Gesellschaftsform zu unterordnen." Ich frage Sie aber: Haben Sie davon etwas bemerkt? Ich nicht! *(Lebhafte Zustimmung.)*

Der Sinn meiner ganzen Ausführungen ist nun der: Wir wollen und wünschen und verlangen, daß der tatsächliche, buchmäßige Reingewinn, wie er sich nach einer richtigen kaufmännischen Buchhaltung darstellt, die Besteuerungsgrundlage zu bilden hat.

Da wir bisher nichts davon gemerkt haben, daß die fiskalischen Interessen der Förderung der neuen Gesellschaftsform unterordnet worden wären, so hätte man dies wenigstens beim Steuerfuß bemerken sollen. Wie es aber damit aussieht, wissen Sie: bis 100.000 K 5 Prozent, bei 500.000 K tritt die volle Aktiensteuer in ihre Wirksamkeit. Wenn nun durch die Besteuerungsgrundlage der tatsächliche Reingewinn um zirka 25 Prozent erhöht wird, so ist die Grenze für die im Gesetzentwurfe vorgesehene Progression des Steuerfußes vom kaufmännischen Standpunkt nicht bei je 100.000 K, sondern bei je 80.000 K buchmäßigen Reingewinnes zu suchen.

Ich habe mir erlaubt, in der im Referate enthaltenen Tabelle Ihnen ein Bild der Sache zu geben. In den letzten 24 Jahren hat sich eine durchschnittliche Verzinsung der Aktiengesellschaften von ungefähr 7 Prozent ergeben. Wenn Sie nun auf dieser Basis den buchmäßigen Reingewinn kapitalisieren, kommen Sie auf ein Kapital von 1,200.000 K, das dem niedrigsten Steuerfuß unterliegen wird, und Sie kommen bei der projektierten Steigerung bei einem Kapital von 6 Millionen Kronen auf die Aktiensteuer von 10 Prozent.

Digitized by Google

Da Sie mir aber zugeben werden, daß kein Mensch daran denken würde, wegen 1 oder 2 Prozent Steuerersparnis eine Aktiengesellschaft in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit all den sich ergebenden Erschwerungen umzuwandeln, so können Sie ruhig sagen: bei 7 Prozent Erträgnis ist die Grenze, bei welcher noch eine solche Umwandlung vorgenommen werden wird, gewiß aber nicht bei 8 oder 9 Prozent. Damit kommen wir auf eine Grenze von 3·6 Millionen Kapital und das heißt, daß die eigentliche Großindustrie von der neuen Gesellschaftsform ausgeschlossen erscheint. Der Motivenbericht sagt das auch ganz deutlich, indem er erklärt, die vorgesehenen Steuerermäßigungen nur Unternehmungen — wie er sich ausdrückt: — „mäßigen Umfanges" zuwenden zu wollen. Und das ist, meine Herren, der größte Fehler der ganzen Vorlage. In Deutschland hat man die neue Gesellschaftsform angestrebt, weil man den großen, kostspieligen, umständlichen Apparat der Aktiengesellschaften beseitigen wollte, bei uns ist das Nebensache, und die Hauptsache ist die Beseitigung der übermäßigen und unvernünftigen Besteuerung.

Meine Herren! Es ist so oft gesagt worden, wir sind rückständig. Das ist kein Schlagwort, sondern traurige Wahrheit. Gestatten Sie mir einige wenige Zahlen — ich will Sie nicht mit der Abteilung derselben belästigen, sondern ich will Ihnen nur das Resultat mitteilen — vorzubringen.

Der Gradmesser für die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes liegt in der Entwicklung der Aktiengesellschaften. Das ist ganz begreiflich. Bei den heutigen industriellen Erzeugungsverhältnissen ist eine wirkliche Industrieentwicklung nur auf dem Wege der Kapitalsassoziation in größerem Maßstabe möglich. Wenn Sie nun das industrielle Aktienkapital auf den Kopf der Bevölkerung repartieren, so ergibt sich folgendes Bild:

Holland	244	Mark,
Schweiz	104	„
Süddeutschland (Bayern, Württemberg, Baden)	126	„
Sachsen	113	„
Ganz Deutschland	84	„
Italien	32	„
Österreich	31	„

Ganz Deutschland hat also nahezu dreimal so viel, Süddeutschland viermal soviel als Österreich. Dabei ist zu bedenken, daß dies nur das industrielle Aktienkapital ist und daß hiebei nicht die Anleihen herangezogen sind. Das Kapital, welches aber industriell arbeitet, ist in Deutschland nicht nur das Aktienkapital, sondern auch die hypothezierten Anleihen, die, wie ich Ihnen vorhin gesagt habe, 31 Prozent ausmachen.

Wie schaut es nun in Österreich aus? Von 1878 bis 1894 ist unser industrielles Aktienkapital von 611 Millionen auf 584 Millionen gesunken, und erst seit 1895 bewegen wir uns wieder in aufsteigender Tendenz. Und angesichts dieser Tatsachen will man bei dem alten System auch für die neu zu gründenden Gesellschaften bleiben!

Die Regierung ist geradezu hypnotisiert von zwei Vorstellungen. Die erste geht dahin, daß sich zu viel Aktiengesellschaften umwandeln könnten, die zweite geht dahin, daß die Entwicklung der Steuern nach dem II. Hauptstück ernstlich geschädigt werden könnte.

Ad 1 habe ich Ihnen schon zugegeben, daß sich eine Reihe von kleineren Unternehmungen (Zuckerfabriken, Brauereien) von lokaler Bedeutung, Familienaktiengesellschaften kleinerer Gattung und mittlere Gesellschaften allenfalls umwandeln könnten, aber immer nur dann, wenn ein gewisser ganz enger, persönlicher Kontakt zwischen den Beteiligten besteht. Ich bitte, meine Herren, vergessen Sie nicht, daß die Erschwerungen, welche das neue Gesetz der Umwandlung von Aktiengesellschaften in Gesellschaften mit beschränkter Haftung auferlegt, außerordentlich große sind. Es sind hier die § 90 und 93 maßgebend. Zur Umwandlung braucht man zunächst dreiviertel der Stimmen, für das restierende Kapital muß man eine Unterkunft schaffen bei neuen Aktionären, oder die alten Aktionäre müssen es übernehmen. Das sind kolossale Erschwerungen. Übrigens, wem wird es, wenn er sich unter den bisherigen Verhältnissen wohl gefühlt hat, einfallen, wenn er nicht in einem persönlichen Kontakt zur Gesellschaft steht, eine leicht realisierbare Aktie gegen einen schwer realisierbaren Geschäftsanteil einzutauschen? Die Beteiligung an einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung ist sozusagen eine Art Ehe, die nicht immer leicht lösbar ist, und bevor man heiratet, überlegt man sich's bekanntlich.

Das zweite Moment ist die Befürchtung, daß die weitere Entwicklung der Aktiengesellschaften geschädigt werden könnte. Wenn etwas geschädigt werden soll, so muß doch etwas da sein, was geschädigt werden kann. Wie sieht es aber bei uns mit dieser Entwicklung aus? Ich will darüber ein paar lehrreiche Zahlen angeben. Ich entnehme sie der von der statistischen Zentralkommission herausgegebenen „Statistischen Monatsschrift", 7. Jahrgang, September 1902. Von 1874 bis 1900, das heißt in 27 Jahren, wurden neu gegründet 220 industrielle Gesellschaften mit einem Kapital von 475 Millionen Kronen. Das ergibt per Jahr 8·15 Gründungen zu durchschnittlich ungefähr 2 Millionen Kronen, zusammen jährlich 17 Millionen Kronen. Ich will aber zugeben, daß die Neugründungen von industriellen Aktiengesellschaften in den Jahren unmittelbar nach der Krise 1873 nicht maßgebend sein können. Ich nehme die Periode des Wiederaufschwungs von 1890 bis 1902 an,

Digitized by Google

das sind die letzten 13 Jahre. Da ergibt sich, daß 194 Gesellschaften mit zusammen 439 Millionen Kronen Kapital gegründet wurden, das ist per Jahr 15 Gesellschaften mit zusammen 34 Millionen Kronen.

In Deutschland wurden von 1898 bis 1902, also in den letzten fünf Jahren gegründet zirka 1000 industrielle Aktiengesellschaften — die Gesellschaften mit beschränkter Haftung sind nicht dabei — mit zirka 1400 Millionen Mark, per Jahr also 200 Gesellschaften (gegen 15 hier) mit einem Kapital von 329 Millionen Kronen (gegen 34 Millionen Kronen hier), also etwa das Zehnfache!

Und nun, meine Herren, wenn Sie die Differenz in der Steuerzahlung berücksichtigen, wenn Sie annehmen, daß alle diese neugegründeten Gesellschaften nicht mehr als Aktiengesellschaften, sondern als Gesellschaften mit beschränkter Haftung entstehen würden, so kommen Sie auf Grund der bisherigen Bemessung bei Annahme eines 7prozentigen Erträgnisses dazu, daß diese Gesellschaften jährlich 297.000 K zahlen würden: wenn sie sich aber als Gesellschaften mit beschränkter Haftung gründen würden und nach dem Vorschlage, wie wir ihn hier gemacht haben, besteuert würden, so würden sie 113.000 K an Staatssteuern bezahlen. Der ganze Ausfall, wenn keine einzige dieser Gesellschaften als Aktiengesellschaft entstanden wäre, wäre im Jahre 184.000 K. Die Befürchtung, daß die Entwicklung der Aktiengesellschaften gehemmt werden könnte, ist angesichts der glänzenden Entwicklung, die ich Ihnen hier an der Hand der Statistik geschildert habe, wohl nicht gerechtfertigt, denn schlimmer als diese kann nicht leicht eine Entwicklung sein.

Ich glaube, das Finanzministerium macht sich keine richtige Vorstellung davon, welche Entwicklung das Assoziationswesen bei einer verständigen Besteuerung nehmen könnte. Ich möchte mir einen kurzen, sehr unehrerbietigen Vergleich erlauben zwischen dem hohen Finanzministerium und einer ganz simplen Industriegesellschaft. Was gehört zum ABC des industriellen Betriebes? Die Vergrößerung der Erzeugung, der Mut zu größeren Investitionen, die Verbesserung der technischen Einrichtungen. Die schlechteste Industriepolitik ist, mit einem alten Werk fortzuarbeiten. Was ist nun das Finanzministerium in dieser Angelegenheit? Nichts anderes als eine Unternehmung zur Erzeugung von industriellen Gesellschaften. Was tut aber das Finanzministerium, das ja doch ein Geschäft machen und dabei Geld verdienen möchte?

Ich mache ihm ja keinen Vorwurf daraus, ich finde das ganz begreiflich, sobald es innerhalb bescheidener Grenzen bleibt und das allgemeine Interesse nicht schädigt.

Es bringt keine Opfer, es tut für seine Kundschaft nichts, es arbeitet mit seiner alten abgenützten Steuermaschine, die schon längst der Erneuerung bedürftig wäre, fort und glaubt, daß es mit dieser alten, abgenützten, abgeleierten Maschine einen Erfolg erzielen werde. Dieser Erfolg wird aber ausbleiben! Würde dagegen das Finanzministerium einmal versuchen, den durch die Privatwirtschaft erprobten Weg einzuschlagen, würde es sich dazu verstehen, einmal auch zu investieren, gewisse Opfer zu bringen, würde es einer Massenerzeugung von Industriegesellschaften durch eine verständige Steuerpolitik die Wege ebnen, dann würde ein Erfolg erzielt werden, und zwar ein glänzender Erfolg! Das ist meine feste Überzeugung, und ich glaube, Sie, meine Herren, werden meine Überzeugung teilen. *(Zustimmung.)*

Ich komme zur Progression, gegen welche manche Einwendungen gemacht worden sind. Die Idee der Progression selbst hat äußerst wenig Anhänger. Ich muß sagen, ich bin auch nicht sehr dafür eingenommen, aber sie ist einmal modern und infolgedessen wird man der Sache einige Beachtung schenken müssen. Die Idee jedoch, die Progression nach der absoluten Höhe zu bemessen, kann man wohl bei einem einzelnen Individuum anwenden, bei einem Unternehmen aber, welches auf dem Assozationsprinzip beruht, welches sich aus einer Reihe von Individuen zusammensetzt, scheint mir dieses Prinzip vollkommen verfehlt zu sein.

Wir haben im Referentenkomitee und auch in der II. Abteilung das Prinzip der Progression nach dem prozentuellen Erträgnis für das Richtige angesehen, allerdings unter der Voraussetzung, daß ein Präzipuum geschaffen wird, welches wir in der Höhe von 20.000 K normiert haben, und zwar aus dem Grunde, damit Unternehmungen von kleinerem Umfange, sagen wir, von 50.000 bis 200.000 K, in diese prozentuelle Progression nicht einbezogen werden. Ich habe schon vorhin gesagt, meine persönliche Meinung und wohl auch die Ihrige wird dahin gehen, daß das Bedürfnis nach der neuen Gesellschaftsform weit, weit mehr für die Großindustrie vorliegt als für den kleinen Mann. Wir müssen das, was wir in der Entwicklung der Großindustrie versäumt haben, auch in der Großindustrie nachholen können; was die Aktiengesellschaften nicht haben leisten können wegen der Belastung durch zu hohe Steuern, wird den Gesellschaften mit beschränkter Haftung zufallen. Wir haben auch in der II. Abteilung, um dem Bedenken Rechnung zu tragen, daß durch die Neubildung von Gesellschaften mit beschränkter Haftung das 2·4prozentige Zuwachsprozent der Erwerbsteuer leiden könnte, einen Zusatz gemacht, den Sie hier in den Anträgen als letzten Punkt finden.

Was nun das Prinzip der von uns aufgestellten Progression betrifft, so haben wir eine durchschnittliche bürgerliche Verzinsung, unabhängig von der Höhe des Kapitals, zum Minimalsteuerfuß von 4 Prozent angenommen und als bürgerliche Verzinsung eine solche von 6 Prozent angesetzt. Für jedes 6 Prozent

Digitized by Google

übersteigende Prozent wird staffelförmig eine Steigerung vorgesehen, so daß das zehnte Prozent mit Berücksichtigung des Präzipuums unter den 8prozentigen Steuerfuß zu liegen käme. Ein gewisser Beweis dafür, daß die auch in der Abteilung angefochtene Behauptung des Motivenberichtes, daß die Erwerbsteuerträger I. und II. Klasse durchschnittlich 5 Prozent Staatssteuer zahlen, nicht richtig ist, liegt in der Tatsache, daß die gesamte erwerbende Welt nichts anderes verlangt, als in das I. Hauptstück einbezogen zu werden. Wäre die Steuer tatsächlich 5 Prozent, so würde man nicht gegen den in unserem Eventualantrage vorgesehenen Minimalsteuerfuß von 4 Prozent in so energischer Weise Stellung nehmen, wie dies tatsächlich geschieht.

Das ist der succus des Eventualantrages, den wir uns im Hinblicke auf die Lage der Dinge zu stellen erlaubt haben.

Aus den Mitteilungen des Herrn Sektionschefs Meyer, welche er in der letzten Sitzung der II. Abteilung abgegeben hat, können wir, obwohl er naturgemäß keine bindende Zusage machen konnte, doch die berechtigte Hoffnung schöpfen, daß man im Finanzministerium weder eine Veränderung der Besteuerungsgrundlage noch eine Änderung des Steuerfußes grundsätzlich perhorresziere. Und in der Tat: wenn man der Industrie neues Leben einhauchen will, muß man von ihr den Alp nehmen, der in Gestalt des übermäßigen Steuerdruckes auf ihr liegt. Wie weit man darin gehen wird, können wir heute nicht voraussehen, aber ich muß gestehen, es kommt mir doch vor, als wenn die Morgenröte eines besseren Tages für die Industrie anbrechen würde.

Es wurde heute schon gesagt, daß in Regierungskreisen ein der Industrie freundlicheres Entgegenkommen zu walten scheint, das wir mit Freuden begrüßen. *(Beifall.)*

Und nun komme ich zu einem Punkt, der vor allen anderen eine wirtschaftliche Tat verlangt, das ist die Industriepolitik Ungarns. Sie haben gehört, daß Ministerpräsident Tisza von einem Übersiedlungsprozeß gesprochen hat; Sie haben gehört, daß der Handelsminister Hieronymi die in den letzten Jahren in Budapest erzielten Erfolge hervorgehoben hat; Sie wissen, daß der Bund der ungarischen Industriellen wenige Wochen nach der Vorlage dieses Gesetzentwurfes einen gleichen für Ungarn verlangt hat und Sie wissen, daß die Ungarn die wirtschaftliche Trennung auf ihre Fahne geschrieben haben. Zu alldem ist das Resultat der letzten Wahlen gekommen. Diese Trennung ist also kein Phantasiegebilde mehr, sie liegt in greifbarer Nähe. Und wenn wir auch sagen können, beide Teile werden gleich darunter leiden, ja Ungarn vielleicht noch mehr, so müssen wir doch mit dem ungarischen Chauvinismus rechnen, der zu allem fähig ist.

Und nun frage ich: Was verlangen wir demgegenüber? Wir verlangen keine 15jährige Steuerfreiheit, wir verlangen auch keine Barsubventionen, wir wünschen nur Raum zur Entfaltung und annähernd dieselben Produktionsbedingungen, wie sie in anderen Staaten seit langem bestehen.

Das Mittel, diese Bedingungen zu schaffen, ist im § 107 gegeben.

Meine Herren! Ich gehöre nicht zu denjenigen, welche die Stichhältigkeit ihrer Beweisgründe durch die Kraft des Ausdrucks zu ersetzen lieben, aber ich muß Ihnen doch sagen: Wenn die Argumente, die ich vorgeführt, wieder nur in die Luft gesprochen sein sollten, wenn der Fiskalismus wieder über den gesunden Menschenverstand triumphiert und der § 107, so wie er im Gesetzentwurf steht, Gesetz werden sollte, dann — ich scheue mich nicht, es auszusprechen — würde ein nicht gutzumachendes Verbrechen an der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Vaterlandes begangen werden. *(Lebhafter Beifall.)*

Ich bin zu Ende und bitte Sie, die Anträge des Referentenkomitees und der II. Abteilung mit Zurückstellung weitergehender Wünsche gefälligst anzunehmen. *(Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)*

Mitglied **Regenhart**: Meine Herren! Das soeben gehörte ausgezeichnete Referat beschränkt sich eigentlich nur auf den § 107, und es ist dringend notwendig, daß der Industrierat sich auch bezüglich der anderen Bestimmungen des Gesetzentwurfes äußere. Es ist schon deshalb dringlich, weil, wie wir wissen, das Herrenhaus in Bälde in die Beratung dieses Gesetzentwurfes eintreten wird — in der Kommission ist das bereits geschehen und Herr Hofrat Grünhut ist als Referent bestellt worden. Wenn wir nun auch nicht wissen, wann das Abgeordnetenhaus zu diesem Gesetze Stellung nehmen wird, so ist es doch wünschenswert, daß wenigstens das Herrenhaus ein Gutachten des Industrierates über diesen Gegenstand zur Hand habe. Ich würde daher, ähnlich wie Herr Wohanka, früher bezüglich der Handelsverträge, den Antrag stellen:

„Der Industrierat wolle beschließen: Die II. Abteilung wird im Grunde des § 5, Alinea 6, des Statuts ermächtigt, das Gutachten über die in der heutigen Plenarsitzung nicht erörterten Paragraphen des Gesetzes über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung im Namen des Industrierates endgültig abzugeben."

Ich möchte hiezu bemerken, daß es selbstverständlich nur dem Wunsche der II. Abteilung entsprechen kann, wenn die Herren, welche der II. Abteilung nicht angehören und daran Interesse nehmen, sich an das Bureau des Industrierates wenden, um sich zu den Sitzungen der II. Abteilung einladen zu lassen und an der Beratung dortselbst teilzunehmen.

Digitized by Google

Es ist weiters selbstverständlich, daß, falls das Abgeordnetenhaus den Gesetzentwurf nicht früher in Behandlung ziehen sollte, als er im Plenum des Industrierates verhandelt werden kann, die II. Abteilung das Referat dem Plenum vorlegen wird.

Ich möchte Sie bitten, meinem Antrage Ihre Genehmigung zu geben.

Mitglied **Kohn**: Die vielen Abänderungsanträge, welche das Referentenkomitee in seinem Referate in unsere Hände gelegt, haben uns einen Beweis von der Gründlichkeit, mit welcher das Komitee die allerdings sehr schwere Aufgabe behandelt hat, geliefert. Die Herren Referenten haben damit dargetan, wie viele schwerwiegende Bedenken ihre Verhandlungen aufgehalten haben. Es scheint mir aber, daß die Herren Referenten sich die Aufgabe zum Teile selbst erschwert haben und daß es ihnen hiebei gegangen ist wie weiland Bileam, der ausgegangen ist, um zu fluchen und nichts als Segen gespendet hat. Wir haben den Appell des wirklich ausgezeichneten und — ich bitte um Entschuldigung — eines besseren Schlußantrages würdigen Operates an das fiskalische Herz unseres Finanzministeriums nur zu dem Zwecke gehört, damit wir uns löblich einer neuen fiskalischen Maßregelung unterwerfen.

Der sehr geehrte Herr Referent hat uns in berechtigter Weise die Schwierigkeiten der Industrie vorgeführt und namentlich auf das Damoklesschwert, oder besser gesagt, auf die Guillotine der agrarischen Majorität unseres Abgeordnetenhauses hingewiesen. Lasciate ogni speranza chi entrate! Aber ein gütiges Geschick — ich weiß, daß auch der Herr Referent diese Episode freudig begrüßen wird — hat ihm bereits ein glänzendes Dementi geliefert, denn in der heutigen Sitzung des Abgeordnetenhauses hat niemand anderer als der Abgeordnete Dr. Kramář einen wohlwollenden, zielbewußten Appell an die Regierung gerichtet; er hat sich der armen Industrie endlich angenommen und gesagt, es wäre ein Verbrechen — ich habe die Worte nicht gehört, relata refero, so soll wenigstens der Sinn gewesen sein — es wäre ein Verbrechen, für die Gesellschaften mit beschränkter Haftung eine andere Steuergrundlage zu schaffen als jene, welche für die offenen Handelsgesellschaften maßgebend ist. Das geehrte Referentenkomitee war durch die Zweiseelentheorie des Kodifikators dieses Gesetzes hypnotisiert. Wenn Sie die Erläuterungen zum Gesetze durchsehen, werden Sie finden, daß sich der Gesetzgeber genau in derselben Lage befand, indem er zunächst dartat, welche Bedeutung die Gesellschaften mit beschränkter Haftung für die Industrie haben, um dann die zweite, die fiskalische Seele in seinem Herzen zu entdecken, welche ihn dahin gebracht hat zu sagen: „Du, löbliche Industrie, zahle mehr als Du zahlen kannst."

Ich will Ihnen als besten Beweis hiefür vorlesen, was im Motivenberichte steht. Da heißt es *(liest)*:

„. . . . . , daß in der Einführung dieser Gesellschaftsform ein hervorragendes Mittel zur Belebung von Industrie und Handel erblickt werden müßte", dann weiter: „daß . . . . der Geschäftsanteil nicht Handelsartikel wird, ... ist daher ein wirtschaftliches Bedürfnis".

Der Motivenbericht weist weiter auf den „sozialen Zweck" hin. Es heißt weiter *(liest)*:

„Nur bei Annahme der gleichen Grundlage, wenn auch im einzelnen mit gewissen, teils durch die Erfahrung, teils durch die Rücksichtnahme auf die österreichischen Verhältnisse sich aufdrängenden Modifikationen, kann daher erwartet werden, daß eine neue Gesellschaftsform wirklich befruchtend auf die wirtschaftliche Entwicklung der Kapitalsassoziation einwirken werde."

Der Gesetzgeber sagt also selbst, nur die gleichen Grundsätze (wie im Deutschen Reiche) — ich muß wohl hoffen, auch die fiskalischen, auch die Steuergrundsätze, denn die sind die Hauptsache — können befruchtend einwirken.

Und nun ergeht sich der Motivenbericht in der prägnanten Darlegung der Unterschiede zwischen der Aktiengesellschaft und der neuen Gesellschaft, deren wichtigster darin bestehe, daß die Aktiengesellschaft ein Doppelunternehmen ist, nämlich ein Unternehmen zur Verzinsung des Kapitals und ein Unternehmen zu eventuellen spekulativen Zwecken, um ein Handelsobjekt in der Aktie zu schaffen. Außer den 3 oder 5 Prozent Dividende aus der Aktie haben Sie die Chance, unter Umständen die Aktie mit großem Gewinne zu verkaufen und das Kapital bedeutend zu erhöhen.

Was sagt die Regierungsvorlage für die Gesellschaften mit beschränkter Haftung? Der Kodifikator sagt selbst, das Streben war dahin gerichtet, die weitestgehende Immobilisierung des Kapitals — weiter als im Deutschen Reiche — dadurch festzulegen, daß, wenn endlich mit Ach und Krach und schweren Formalitäten sich jemand einen zweiten Anteil erwerben könnte, dieser zweite Anteil nach unserem Gesetzentwurfe, und das ist einer der markantesten Unterschiede zwischen unserem und dem deutschen Gesetze, nicht als ein separater Anteil, sondern nur als Erhöhung seines einen Geschäftsanteiles zu behandeln wäre.

Meine Herren! Ich verweise Sie noch auf etwas anderes, nämlich auf die kollektive Haftbarkeit aller Gesellschafter für das ganze Gesellschaftsvermögen *(Mitglied Schefftel: Das gehört nicht zu § 107!)* Ich kann diese Zurechtweisung nicht zur Kenntnis nehmen. Die Abteilung hat die Verpflichtung gehabt, über das ganze Gesetz zu urteilen. *(Mitglied Schefftel: Aber nicht die II. Abteilung!)* Ich muß dartun, daß, wenn Sie sich um den Exponenten

Digitized by Google

kümmern, ohne die Kennziffer zu kennen, Sie zu keinem Resultate kommen können. Ich spreche zu § 107, würde ich als geschickter Abgeordneter, der ich nicht bin, sagen, indem ich dartue, daß das II. Hauptstück des Personalsteuergesetzes für die Gesellschaften mit beschränkter Haftung nicht maßgebend ist, weil das eine Gesellschaftsform ist, welche sich von den Aktiengesellschaften hundertfach unterscheidet.

Ich möchte noch aufmerksam machen auf die Strafbestimmungen. Sie gehen so weit, daß allein eine vorsichtig abgefaßte Bilanz, wenn man zum Beispiel die Passivschulden geringer annimmt, einen auf eine Woche in den Karzer bringen kann.

So sieht das Gesetz aus, welches wir mit so schweren Steuerlasten bezahlen sollen. Ich muß widersprechen, daß die bestehenden Aktiengesellschaften sich unter dem Einflusse dieses Gesetzes in Gesellschaften mit beschränkter Haftung werden verwandeln wollen; im Gegenteil, es werden sich nur offene Handelsgesellschaften oder Gesellschaften ganz beschränkter Kategorien umwandeln.

Ich akzeptiere das, was der Herr Referent über einzelne Zuckerfabriken und Brauerein gesagt hat. Wie im industriellen Klub berührt wurde, werden sich gewisse Biertischgesellschaften als Gesellschaften mit beschränkter Haftung konstituieren, aber die Gefahr, daß sich große Aktiengesellschaften in Gesellschaften mit beschränkter Haftung umwandeln, wodurch der Staat verlieren würde, besteht für den Fiskus nicht. Es ist von einer Morgenröte gesprochen worden. Ich glaube, Sie könnten besser mit der Abenddämmerung nach Hause gehen, denn bei dieser Steuergrundlage, bei diesem Steuersatze wird dieses Gesetz unmöglich die Hoffnungen erfüllen, die wir daran knüpfen.

Der Herr Referent hat darauf hingewiesen, daß Deutschland für die Gesellschaft mit beschränkter Haftung keine neue Steuergrundlage geschaffen hat. Ich bitte um Entschuldigung, Gesellschaften mit beschränkter Haftung erfreuen sich in Preußen besonderer Begünstigungen, indem sie von der Einkommensteuer befreit sind. Somit hat Preußen dargetan, daß diese Gesellschaften tatsächlich nicht einer Erhöhung der Steuer fähig sind, sondern daß sie einer Ermäßigung bedürfen.

Und nun, was sagt die II. Abteilung? Die Abteilung sagt: Wir sind ja der Ansicht, daß wir zu viel zahlen, wir sind der Ansicht, daß es uns Industriellen schlecht geht, wir sehen alltäglich, daß die offenen Handelsgesellschaften zu viel Steuer zahlen.

Ich habe noch nie eine Zusammenkunft von Industriellen gesehen, bei welcher die Industrie auch nur durch eine einzelne Person behauptet hätte, daß die Steuer nach dem I. Hauptstücke zu niedrig wäre. Ich glaube, der Utopist ist noch nicht erstanden, oder — ich muß vielmals um Entschuldigung bitten — es wird uns zugemutet, daß die die gesamte Industrie umfassende Vertretung, welche hier beisammen ist, auf diese Utopie eingehe und der Regierung darlege, daß alle die Klagen über die allzugroße Steuerlast unbegründet waren, weil wir ja für eine solche Gesellschaft mit beschränkter Haftung auch nicht im Traum die für offene Handelsgesellschaften bestehenden Steuergrundsätze für nötig halten, sondern viel höhere Steuern.

Und was ist der Grund? Der Herr Referent würde als ernster und gewiegter Mann keinesfalls seinen Antrag in zwei Teile, in einen ersten und einen Eventualantrag, geteilt haben, wenn es ihm nicht mit dem ersten Antrage ernst wäre. Ich muß es annehmen. Er sagt aber: Weil Herr Sektionschef Meyer erklärt hat, daß die Regierung darauf nicht eingehen wolle, muß zu dem zweiten Antrage gegriffen werden.

Wenn wir Abgeordnetenhaus wären und die Regierung die Verpflichtung hätte, unsere Beschlüsse entweder zu sanktionieren oder einfach in den Papierkorb zu werfen, so könnte dieses Prinzip einigermaßen als berechtigt bezeichnet werden. Wir sind aber ein Beirat, der nach seiner besten Überzeugung urteilen muß, ein Beirat, der der Regierung die Wahrheit zu sagen hat. Und die Wahrheit ist, daß das I. Hauptstück die höchste Steuer bereits in sich schließt, welche sonst in irgend einem Lande für ähnliche Gesellschaften gezahlt wird.

Da, meine Herren, der Antrag auf Rückverweisung an die II. Abteilung gestellt wurde *(Widerspruch)*, möchte ich in der Hoffnung, daß diese Abteilung die Härten der übrigen 117 Paragraphen mildern wird, den Antrag stellen, daß die finanzielle Seite heute unbedingt erledigt werde, und daß sich der Industrierat möglichst einmütig dafür ausspreche, daß eine Vergleichung mit dem Wesen der Aktiengesellschaft unzulässig sei — aus den von mir angegebenen Gründen, welche ich dem Motivenberichte entnehme: Hier Immobilisierung des Kapitals, dort Verkäuflichkeit der Aktien u. s. w.

Hiebei komme ich noch zu einem weiteren Punkte. Glauben Sie, wenn Sie für die Gesellschaften mit beschränkter Haftung das I. Hauptstück akzeptieren, daß diese Gesellschaften nur so viel zahlen werden wie die offenen Gesellschaften? Mit nichten! Das wird verhindert durch die Verpflichtung der Vorlage der Bilanz. *(Widerspruch und Rufe: Die gibt es ja nicht!)* Die Gesellschaften sind ja zu allen möglichen Ausweisleistungen verpflichtet, wir haben das Kontrollrecht eines jeden einzelnen Gesellschafters; die allgemeine Publizität, unrichtige Zeitungsnachrichten werden es mit sich bringen, daß diese Gesellschaften zu hoch eingeschätzt werden. *(Widerspruch.)*

Wünschen Sie zu beschließen, daß der hohen Regierung empfohlen wird, daß die Gesellschaften mit beschränkter Haftung mehr zahlen sollen, wünschen Sie, hier fiskalischer zu sein als der Herr Abgeordnete Dr. Kramář, dann beschließen Sie, was das geehrte

Digitized by Google

Referentenkomitee Ihnen mit so großem Fleiß vorgebracht hat. Wollen Sie aber der Industrie einen Dienst leisten, wollen Sie ihre Meinung offen und ehrlich aussprechen und wollen Sie nicht die Begehrlichkeit des Fiskus offen herausfordern, so beschließen Sie einfach, daß das Hauptstück I. als Besteuerungsgrundlage zu dienen hat. Und damit der Staat nicht die ganze Steuer, wie er sagt, verliere, da er nur auf die 2·4 Prozent Zuwachs zu rechnen hat, so beschließen Sie etwa nach der einen Variante des Referentenkomitees, daß die Hälfte der auf diese Weise entstandenen Gesellschaften aus dem Kontingente ausgeschieden wird. Dieselben aus dem Kontingent vollständig auszuscheiden, dagegen müßte ich mich aussprechen, weil ich der Ansicht bin, daß sich eine ganze Anzahl von Gesellschaften, welche sonst in Form von offenen Handelsgesellschaften entstünden, nach dieser neuen Gesellschaftsform bilden wird und dadurch die 2·4 Prozente Zuwachs keine Kompensation hätten.

Mitglied **Bathelt**: Wenn ich zu dem Antrage, den die II. Abteilung uns vorgelegt hat, das Wort ergreife, so glaube ich wohl, den Punkt 1 des II. Teiles des Gutachtens, also das Verlangen, daß die Gesellschaften mit beschränkter Haftung in Bezug auf ihre Besteuerung dem I. Hauptstücke unterliegen sollen, nicht weiter besprechen zu müssen, da der Referent in dieser Angelegenheit bereits selbst erwähnt hat, daß es der einmütige Wunsch der gesamten Industrie ist, daß die Gesellschaften mit beschränkter Haftung dem I. Hauptstück zu unterliegen hätten. In einem Punkte gehe ich jedoch nicht konform mit dem Referenten. Er gab der Meinung Ausdruck, daß man fordere, um viel zu verlangen und um etwas nachlassen zu können. Ich gehöre aber zu denen, die das wirklich wollen. Ich verlange es wirklich. Ob wir es erreichen, ist freilich eine andere Frage.

Was den 2. Punkt anbelangt, worin der Standpunkt der Regierungsvorlage in gewisser Beziehung akzeptiert wird und nur durch die Herabsetzung des Steuersatzes gemildert werden soll, so kann ich mich damit nicht einverstanden erklären, weil ich die Voraussetzung, unter welcher die Abteilung diese Bestimmung aufgenommen hat, nicht als richtig anerkennen kann. Man will sich nämlich diesem Modus akkomodieren unter der Voraussetzung, daß die Besteuerungsgrundlage im Sinne dieses Referates geändert wird. Was der Herr Referent über die Unrichtigkeit dieser Steuerpraxis in Bezug auf die Besteuerung der Aktiengesellschaften ausgeführt hat, ist vollständig richtig, und es bedarf wohl nicht noch weiterer Beispiele, um es von neuem zu erhärten. Eine andere Frage ist die, ob die Regierung sich dazu herbeilassen wird, bei der Besteuerung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung von diesem Modus abzugehen.

Das bezweifle ich ganz entschieden. Sie wird es nicht tun, weil sie nicht zu Gunsten der Gesellschaften mit beschränkter Haftung die Steuergrundlage für die Aktiengesellschaften gefährden wird. *(Zustimmung.)* Daß sie diese Absicht nicht hat, will ich mit dem Hinweis auf den Motivenbericht begründen, in welchem von den „kaum bestrittenen finanzwissenschaftlichen Grundsätzen" gesprochen wird. Es zeigt von sehr viel Vertrauen zur Regierung und speziell zum Finanzministerium, wenn man die Ansicht hat, daß sich das Finanzministerium zu dieser Konzession bereit erklären wird. Es heißt zwar, daß man die fiskalischen Interessen bei der Gründung der neuen Gesellschaften zurückstellen wird — ich habe dieses Vertrauen nicht. Der Herr Referent scheint es zu haben. Ob das Vertrauen gerechtfertigt ist, wird die Zukunft lehren, wenn die Gesellschaften mit beschränkter Haftung dieser Art der Besteuerung unterworfen sein werden.

Auf die Erklärung des Regierungsvertreters, daß in dieser Beziehung eine Besserung eintreten wird, gebe ich gar nichts, denn das müßte in ganz anderer Weise festgelegt werden. Ich müßte auch die Konzessionen kennen, welche die Regierung zu machen gewillt ist, bevor ich mich zu so weitgehenden Zugeständnissen entschließen und die Besteuerung im Sinne des Hauptstückes II konzedieren könnte.

Ich glaube auch, daß es, sowie die Verhältnisse liegen, ganz ausgeschlossen ist, daß die Regierung einer derartigen Sache nähertreten wird. Da müßte sich das Finanzministerium erst dazu aufschwingen können, irgendwo einen Nutzen zu sehen, ohne gleich zu sagen: „Ein recht anständiger Teil davon gehört mir und je mehr, desto besser." Solange das nicht der Fall ist, kann ich gar keinen Erklärungen, daß die Grundlagen der Besteuerungspraxis sich ändern werden, vertrauen. Ich kann daher dem Antrage des Referenten nicht zur Gänze beipflichten, sondern stelle den Antrag:

Der Industrierat möge nur den Punkt 1 des II. Teiles des Gutachtens akzeptieren, den Punkt 2 jedoch ablehnen.

Ich stelle den Antrag deshalb, weil ich der Ansicht bin, der Industrierat solle seiner wirklichen Meinung Ausdruck geben. Der Punkt 2 ist eigentlich nur ein Kompromiß; wir haben aber nicht nötig, uns auf den fiskalischen Standpunkt zu stellen. Es ist bezeichnend für die österreichischen Verhältnisse, daß selbst die Steuerträger sich nicht auf einen Standpunkt stellen können, der nicht auch ziemlich fiskalisch angekränkelt wäre.

Meine Herren! Ich bin der Ansicht, daß sich der Industrierat entschieden für die Besteuerung nach dem Hauptstück I aussprechen soll; macht die Regierung, macht das Abgeordnetenhaus davon keinen Gebrauch, dann sollen diese Faktoren die Verantwortung tragen dafür, daß dann eigentlich eine Institution, welche den Verhältnissen nicht entspricht, sondern eine Mißgeburt, geschaffen wird. Den wirtschaftlichen Aufschwung, dem

Digitized by Google

die Gesellschaften mit beschränkter Haftung dienen sollen, werden sie dann nicht bringen. Ich bitte also den Absatz 1 anzunehmen, den Absatz 2 des II. Teiles des Gutachtens abzulehnen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Ritter v. **Kink**: Meine Herren! Die niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer hat zu diesem Gesetz in allen seinen Paragraphen bereits ein Referat erstattet. Bezüglich des § 107 hat sich dieses Referat dahin ausgesprochen, daß unbedingt die Besteuerung nach dem I. Hauptstück festzuhalten sei. *(Beifall.)* Die niederösterreichische Handelskammer hat auch abgelehnt, irgendwelche Alternativvorschläge zu machen, für den Fall, daß die Besteuerung nach dem I. Hauptstück nicht beliebt werden sollte.

Ich habe es für meine Pflicht gehalten, dem Referentenkomitee diese Beschlüsse der niederösterreichischen Handelskammer zur Kenntnis zu bringen.

Es ist mir auch die Ehre zu teil geworden, der letzten Sitzung des Referentenkomitees beigezogen zu werden, und dort habe ich meinen Standpunkt neuerlich vorgebracht. Die Folge davon war eine gewisse Modifikation der Vorschläge, aber man ist doch dabei geblieben, daß es wünschenswert sei, Alternativvorschläge zu erstatten.

Nun habe ich als Mitglied der zweiten Abteilung meinen Standpunkt auch in der zweiten Abteilung vertreten und sehe mich natürlich verpflichtet, es auch hier im Plenum zu tun, um den Schein zu vermeiden, als wenn eine Einstimmigkeit in dieser Anschauung hier Platz greifen würde. Ich würdige ja vollkommen die gewiß von den besten Intentionen für die Industrie beseelten Motive der Herren Referenten. Sie sehen in dieser Form der Vergesellschaftung einen wesentlichen Fortschritt und wollen deshalb natürlich diese Form möglichst rasch durchsetzen.

Ich bin der Meinung, daß es nicht Sache der industriellen Korporationen sein darf, vom Standpunkt der nackten Interessenvertretung abzuweichen und sich auf das Gebiet der Kompromisse zu begeben. *(Sehr richtig!)* Wenn wir den Weg verlassen, nur das zu sagen, was wir empfinden, was wir glauben, dann ist es ganz und gar ausgeschlossen, daß die Industrie jemals gehört werden wird, denn man wird niemals unterscheiden können, was ist im Votum wirklich der Ausdruck der Überzeugung der Industrie, was ist das Bestreben nach Kompromissen, was ist Taktik. Es ist nicht denkbar, wenn wir uns auf den Weg der Taktik begeben, jemals einheitliche Voten aller industriellen Körperschaften zu stande zu bringen, denn Taktik ist ja bei jedem Individuum verschieden und natürlich auch bei Körperschaften. Das ist also sehr gefährlich. Nun ist es ja richtig, daß bei der Gesetzgebung mitunter auch Taktik angewendet werden muß. Aber ich glaube, es ist Sache der Regierung und Sache der Gesetzgebung, bei ihren Verhandlungen auf eine gewisse Taktik Rücksicht zu nehmen, es ist aber gewiß nicht Sache eines Beirats, schon in der ersten Ennunziation den Weg des Kompromisses zu betreten.

Wenn wir und speziell auch ich auf dem Standpunkt stehen, daß das I. Hauptstück hier beibehalten wird, so verkenne ich ja gar nicht die außerordentlichen Nachteile dieser Besteuerung. Wir wissen, daß die Grundlage eine sehr schwankende ist, daß es eine Schätzung ist, wo Willkür ohneweiters mitwirkt. Aber wir wissen auch, daß, selbst wenn bei dieser Steuervorschreibung Ungerechtigkeiten vorkommen — und sie können nicht vermieden werden — wenigstens das eine nicht vorkommt, was früher der Fall war, nämlich die Inquisition, die Pflicht, genau Rechnung zu legen, und zwar so genau, wie dies bei den Aktiengesellschaften der Fall ist. Es ist gar kein Unterschied, ob das in der „Wiener Zeitung" steht oder ob schließlich der Steuerbehörde genaue Daten gegeben werden müssen. Dadurch entfällt auch der Wert eines zehnprozentigen Zuschlags. Was heißt ein zehnprozentiger Zuschlag auf ganz unsicherer Basis? Man kann doch einen solchen prozentuellen Zuschlag nicht auf etwas Variables aussprechen.

Ich bin auch der Meinung, daß das Prinzip der Progression nach dem Erträgnisprozente, wie es in den Alternativvorschlägen enthalten ist, eine außerordentliche Gefahr darstellt, und daß es nicht zu vermeiden sein wird, dieses Progressivsystem auch auf andere Erwerbszweige, selbst auf einzelne Firmen anzuwenden. Diese Progressivsteuer nach dem Erträgnisprozent kann unter Umständen jene Gesellschaften am härtesten treffen, die in gewissem Sinne thesauriert haben, nur um solid zu sein. Wenn sie nun in ein Stadium kommen, in dem ein höheres Erträgnis zu verzeichnen ist, werden sie dafür durch die Progressivsteuer bestraft. Ich muß mir die Frage erlauben, ob es in der Landwirtschaft einen Menschen geben kann, der der Meinung Ausdruck geben würde, es sei wünschenswert, im Wege des Kompromisses eine Progressivsteuer nach dem Erträgnisprozent zu fixieren. *(Ruf: Kann die Landwirtschaft auch 20 Prozent verdienen?)* Gewiß. Im übrigen fängt die Progression nicht bei 20 Prozent an, sondern früher. Es handelt sich um das Prinzip und nicht um die Höhe des Prozentsatzes. Jedenfalls glauben wir, daß, wenn die Progression nach dem Erträgnisprozente in Handel, Gewerbe und Industrie berechtigt ist, sie auch in allen andern Erwerbszweigen berechtigt ist.

Ich halte diese Alternativvorschläge auch für sehr gefährlich deshalb, weil ich glaube, daß dadurch der endlichen Reform unseres Aktiensteuerwesens vorgegriffen wird. Wenn wir uns hier auf ein gewisses Prozent einigen, wie ist es denn zu gewärtigen, daß bei einer Revision der Aktiensteuergesetzgebung auf jenes Maß heruntergegangen wird, welche wir für unerläß-

Digitized by Google

lich notwendig halten, um die Aktienform, die notwendigste Form der Assoziation, in die richtige Parallele zu bringen mit der bezüglichen Gesetzgebung der andern Länder. Ich glaube also, daß wir hier vorgreifen würden, und daß es sich nicht empfiehlt, in dieser Beziehung ein Präjudiz zu schaffen.

Das Referentenkomitee hat übrigens die Aufgabe, alle andern Paragraphen dieses Gesetzes zu begutachten und eventuell zu amendieren. Abgeschlossen ist also heute die Arbeit keinesfalls. Es wird höchstens ein Präjudiz geschaffen.

Ich habe mir daher in der Sitzung der zweiten Abteilung den Antrag zu stellen erlaubt, es sei nur die erste Hälfte des 1. Punktes zum Beschlusse zu erheben, also der Satz: „Die Gesellschaften mit beschränkter Haftung unterliegen ohne Rücksicht darauf, ob es sich um inländische oder ausländische Gesellschaften handelt, der allgemeinen Erwerbsteuer nach dem ersten Hauptstück des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, betreffend die direkte Personalsteuer." Der weitere Satz: „Mit der Maßgabe . . . ." soll abgelehnt werden. Ferner habe ich den Antrag gestellt, Punkt 2, welcher die Alternativanträge enthält, überhaupt zurückzuweisen, weil, wenn schon Alternativvorschläge gemacht werden, man genau hören muß, welches die Anträge der andern Körperschaften sind. Denn schließlich sind wir nicht allein maßgebend.

Es ist ja bekannt, das sich alle Handelskammern mit dieser Frage befassen, und daß es wünschenswert ist, daß diese, wenn schon Initiativanträge gestellt werden müssen, wenigsteus nach einer einheitlichen Richtung gehen. Ich habe damals diesen Antrag gestellt, ich bin leider genötigt gewesen, früher fortzugehen, und der Antrag ist von niemanden aufgegriffen worden. Meine Anträge sind einstimmig abgelehnt worden. Ich bin nicht eigensinnig, halte es aber für meine Pflicht, heute den Antrag zu stellen, daß der Industrierat die zweite Hälfte des 1. Punktes und den 2. Punkt des beantragten Gutachtens der zweiten Abteilung mit dem Ersuchen zurückweise, sich über den weiteren modus procedendi in dieser außerordentlich wichtigen Angelegenheit zu einigen.

Mitglied **Fuhrmann**: Ich beantrage Schluß der Debatte.

Vorsitzender: Ich ersuche jene Herren, welche dem Antrage auf Schluß der Debatte zustimmen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Der Schluß der Debatte ist angenommen. Zum Worte sind noch gemeldet die Herren Reichsratsabgeordneter Dr. Kolischer und kaiserlicher Rat Schefftel.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer**: Zunächst muß ich eine formelle Sache erledigen. Herr Kohn hat der II. Abteilung, deren Mitglied ich nicht bin, den Vorwurf gemacht, daß sie aus dem ganzen Komplex der Angelegenheit den § 107 herausgenommen und zu den verschiedenen mehr oder minder onorosen Bestimmungen des auf deutscher Grundlage aufgebauten Gesetzes keine Stellung genommen habe. Ich muß demgegenüber konstatieren, daß die Gesetzesvorlage, bevor sie im Parlamente eingebracht wurde, dem Beirate leider nicht einmal in den Grundzügen zukam, und daß der Beirat infolgedessen erst sozusagen in der letzten Stunde Gelegenheit hatte, sich mit dieser Frage zu beschäftigen. Das Referat betont ja ausdrücklich, daß es als eine der dringlichsten Angelegenheiten nur denjenigen Punkt herausgreife, welcher in der öffentlichen Meinung des Handels und der Industrie am unangenehmsten berührt hat, weil man ja im ersten Augenblick im Handel und in der Industrie und im Gewerbe sagen mußte: So wie die Regierungsvorlage im § 107 lautet, kann sie nicht bleiben. Deswegen hat ja schon das Mitglied der II. Abteilung, Kollege Regenhart, heute den Antrag gestellt, daß man der II. Abteilung Vollmachten erteile, bezüglich aller anderen Paragraphen, welche mit dem § 107 nicht erledigt sind, der Regierung das Gutachten für das Plenum zu erstatten, mit der Ergänzung, daß, wenn der Beirat vor Erledigung dieser Sache im Parlamente zusammentreten sollte, das Plenum noch Gelegenheit erhalten soll, über die sonstigen Bestimmungen zu sprechen. Auf der Tagesordnung der heutigen Sitzung ist auch nicht das Gesetz selbst, sondern der Steuerparagraph des Gesetzes und demgemäß kann man der Abteilung aus dem modus procedendi nach meiner Ansicht keinen Vorwurf machen. So weit das Persönliche.

Und nun zur Hauptsache. Meine Herren! Ich werde die Wahrheit sprechen. Die Wahrheit ist aber sehr oft unangenehm. Ich weiß, heute werde ich Ihren Applaus bestimmt nicht finden, aber ich werde meine Pflicht als Beirat nach meinem freien Ermessen und nach meinem freien Willen ganz erfüllen.

Für mich besteht die Frage: Bin ich Mitglied einer Korporation, welche Demonstrationen macht, oder bin ich Mitglied einer Korporation, deren Votum in jedem Worte ernst, ganz ernst, vollkommen ernst genommen wird? *(Beifall.)*

Ich habe in mir immer den Stolz gefühlt, daß ich hier unter ernsten Männern sitze, welche wissen: Das, was wir verlangt haben, haben wir nicht als Demonstration verlangt, um unserer Wählerschaft zu gefallen, sondern das haben wir verlangt, das haben wir gesagt, das ist die ultima ratio, das ist das letzte Wort der Industrie.

Ich muß zu dieser Sache Stellung nehmen. Ich muß ohne Rücksicht darauf, ob ich gefalle oder mißfalle, ganz objektiv, ganz ruhig und ohne alle Voreingenommenheit weder nach oben noch nach unten Stellung nehmen. Meine Herren! Die Offenheit

Digitized by Google

gebietet es mir zu sagen, daß in unserem Steuersystem alles, wenigstens formell, ineinander greifen muß. Sie können bei irgend einem beliebigen Steuersystem, ob es ein österreichisches, ein hamburgisches, ein preußisches oder sonst irgend eines ist, nicht eine Sache aus der Materie herausreißen und andere Bestimmungen hineinsetzen, so daß das Ganze nicht mehr zusammenpaßt.

Unser Steuersystem hat nun bei der Steuerreform aus opportunistischen Gründen das erste Hauptstück geschaffen, eine der lächerlichsten Gesetzesbestimmungen, welche die fiskalische Gesetzgebung der ganzen Erdkugel kennt. Man soll zum Beispiel einen Wucherer mit einem Industriellen in der Besteuerung vergleichen! Wenn jemand ein großes Wuchergeschäft betreibt und 1000 fl. Steuer bezahlt und ein andrer betreibt eine Mühle, so sollen Sie nach äußeren Merkmalen abwägen und das eine Unternehmen mit dem andern in Relation setzen, oder eine Papiermühle vergleichen mit einem landwirtschaftlichen Betriebe! Was ist die Folge? Die Folge ist, daß die ganze Intelligenz der österreichischen Industriellen notwendig war, um zu verhindern, daß nicht Unfriede in die Sache hineingekommen ist. Die Industrie hat sich damit abgefunden, nicht weil das Gesetz vernünftig ist, nicht weil die einzelnen Kriterien gut waren, sondern weil die Geschichte, wir sprechen unter uns, nicht so teuer kommt. Für manchen von uns ist es vielleicht angenehmer, um ein Prozent höher besteuert zu sein, als der Gnade und Ungnade der Kollegen und Konkurrenten überliefert zu werden.

Meine Herren! Rühren Sie nicht ein Wespennest an! Das Hauptstück I paßt uns Industriellen ziemlich gut, weil wir dabei relativ nicht sehr besteuert, nicht sehr gedrückt sind. *(Widerspruch.)* Und nun wollen Sie auf dieses System, oder besser gesagt, auf dieser Systemlosigkeit, welche nur deswegen so konstruiert war, weil man mit der alten auf dem Steuerschwindel und dem Fassionsschwindel aufgebauten Praxis brechen wollte, wiederum etwas aufpropfen. Sie wollen nämlich sagen, daß Sie eine Steuergattung wünschen, die geringer sein soll als die der Aktiengesellschaften. Statt aber zu sagen, daß Sie nicht 10 Prozent, sondern nur 3 Prozent oder 2 Prozent zahlen wollen, sagen Sie: Nein, ich will mit der Unaufrichtigkeit weiter arbeiten, ich will es in jenes von uns allen als falsch anerkannte, nach äußeren, nicht existierenden Merkmalen operierende Gesetz einfügen, ich will auf ein schlechtes System wieder ein weiteres Reis aufpfropfen. Ich kann mich damit nicht einverstanden erklären.

Und noch eines. Seien Sie nicht böse, aber Sie werden es in Österreich nicht zu stande bringen, daß Sie in dem Steuerquantum, in dem Prozentsatze so hinuntergehen wie in dem benachbarten deutschen Reiche, und zwar aus dem Grunde, weil wir sehr arme Leute sind und weil wir große staatliche Bedürfnisse haben. Sie können in Ihren Korporationen nicht am Vormittag beschließen: „Lieber Finanzminister, du mußt mir den Lloyd ausbauen, du mußt mir den Triester Hafen bauen und du mußt mir eine Drahtseilbahn in den Himmel bauen" und am Nachmittag sagen: „Das mußt Du, lieber Sektionschef, um deinen Gehalt von 7, 8 oder 10.000 Gulden machen." Wenn er Ihnen seinen ganzen Gehalt und noch 30.000 Gulden gäbe, wird er Ihnen einfach das Kunststück nicht zusammenbringen, aus Null oder einer nicht viel größeren Zahl etwas zu schaffen. Man muß demgemäß, wenn man Beschlüsse faßt, ob sie agrarischer, industrieller oder sozialpolitischer Natur sind, immer an die Bedeckung denken, und die Bedeckung bringt es mit sich, daß Sie jeden Tag nicht weniger, sondern mehr zahlen werden. Sie müssen sich damit abfinden und müssen suchen — daran haben wir hier mitgearbeitet durch unseren neuen Zolltarif und durch hundert andere Maßregeln — nicht weniger zu zahlen, sondern mehr zu verdienen. *(Beifall.)*

Ich bin derjenige, der es dem früheren Ministerpräsidenten — Herr Kollega Singer ist Zeuge — gesagt hat, daß diese Gesetzesvorlage und die Stilisierung des § 107 unmöglich ihren Zweck erreichen kann. Ich möchte aber nicht, daß sie ihren Zweck nicht erreiche. Bei einer Gesetzvorlage, welche die Vorsanktion des Monarchen bereits erlangt hat, kann die Regierung schwer sua sponte mit Abänderungen kommen, sondern die Abänderung muß aus dem Kreise der Abgeordneten oder der Herrenhausmitglieder angeregt werden. Damit aber sowohl die Abgeordneten als die Mitglieder des Herrenhauses informiert sind, was eigentlich die Industrie als Äußerstes hingeben kann, um noch in den gegebenen nicht exotischen, sondern österreichischen Verhältnissen diese Assoziationsformen zu wählen, dazu ist ein Votum des Beirates notwendig. Nun, in Ziffern kann man sich ja irren. Ich kann nicht behaupten, daß die Ziffern, welche die Herren in der zweiten Abteilung kompromißmäßig aufgestellt haben — ich glaube, nicht einmal mit Zustimmung des Herrn Regierungsvertreters — das Äußerste sind, und daß man an ihnen nicht mehr rütteln dürfte. Im großen und ganzen wird aber nicht viel daran zu rütteln sein. Eine Zustimmung der Regierung zu diesen Ziffern wird wohl nie zu erlangen sein, trotz der heutigen Rede des Abgeordneten Dr. Kramář, dem es leicht ist, etwas zu verlangen; denn er ist heute nicht am Ruder, er ist heute nicht der Finanzminister und hat heute nicht die Sanktion zu geben. Ich stelle mich immer auf den Standpunkt des Kant'schen kategorischen Imperativs. Was würden Sie in der Situation machen, wenn Sie, Herr Julius Ritter v. Kink — das kann nach deutschem Muster leicht möglich sein — Mitglied der Regierung wären, und wenn Sie nicht nur ein Gesetz machen müßten, sondern wenn Sie

Digitized by Google

dieses Gesetz in ein Verhältnis zum ganzen Budget und zu den anderen Gesetzen bringen und ohne Defizit in der Staatswirtschaft arbeiten müßten? *(Beifall.)*

Und nun hat der Kollege und Freund hier noch das Wort Progression hervorgehoben. Ich habe mir in den letzten Tagen nochmals die verschiedenen Gesetzgebungen in Erinnerung gerufen und gefunden, daß im Deutschen Reich das Progressionssystem nicht nur bei der Personaleinkommensteuer sondern bei allen Kommunalzuschlägen viel weiter entwickelt ist als das Referentenkomitee vorgeschlagen hat.

Deswegen möchte ich glauben, daß Sie keine Demonstration veranstalten sollen. Es ist ja viel schöner zu demonstrieren und zu sagen: „Lieber Wähler, zahlen Sie gar nichts, gehen Sie in die Laube des Hauptstückes I." Ich aber empfehle Ihnen, wenn Sie wünschen, daß man im Parlamente nicht noch ungünstigere Bestimmungen des § 107 schaffe, mit der Regierung ein Kompromiß zu schließen, welches für beide Teile durchführbar ist. Sie werden damit der Sache nicht schaden, sondern nützen. *(Beifall.)*

Vorsitzender Sektionschef Dr. **Hasenöhrl** *(der unterdessen den Vorsitz übernommen hat)*: Zum Worte gelangt der Vertreter des Finanzministeriums, Herr Sektionschef Dr. Meyer.

Sektionschef Dr. **Meyer**: Meine Herren! Es ereignet sich im politischen Leben oft, daß die Zahl 2 nicht 2 ist, je nachdem ein Plus- oder ein Minuszeichen davor steht. Wenn man eine Steuer verdoppeln will, ist die Erhöhung eine ganz außerordentliche, wenn eine Steuer halbiert werden soll, so ist das gar nichts. Als ich die Ehre hatte, in der zweiten Abteilung des Industrierates letzthin zu sprechen, habe ich mir erlaubt, etwas ausführlicher darzulegen, daß eine sehr große Anzahl der zu erwartenden, sich bildenden Gesellschaften mit beschränkter Haftung unter den niedrigsten Steuersatz von 5 Prozent fallen würde. Das ist die Halbierung, die ich eben im Auge habe. Ich wüßte nicht, inwiefern die Kritik, welche sich die Vorlage der Regierung hat gefallen lassen müssen, anders hätte ausfallen können, wenn die Regierung nicht eine ermäßigte Skala vorgeschlagen, wenn sie schlechthin das II. Hauptstück auf die neuen zu gründenden Gesellschaften hätte anwenden wollen. Das aber hat die Regierung nicht getan, sondern sie hat die Bestimmungen vorgeschlagen, mit denen die Herren so unzufrieden sind. Ich habe schon neulich darauf hingewiesen und möchte mir erlauben, das auch heute wieder zu tun, daß die ziemlich weitgehenden Vorschläge, wie sie von der Regierung gemacht wurden, es nicht verdienen, daß man ihnen in dieser Weise begegnet, sie einfach ignoriert, oder daß man sogar, wie man zu hören bekam, von Verbrechen u. s. w. spricht.

Wenn nun die Herren unbedingt für die Einreihung in das erste Hauptstück sprechen wollen, so hat einen Teil der Aufgabe, die mir neulich oblag, nämlich die Schwächen des ersten Hauptstückes hervorzuheben, der unmittelbare Herr Vorredner in so glänzender Weise besorgt, daß ich den Eindruck nur abschwächen würde, wenn ich nochmals darauf zurückkommen wollte. Ich glaube, wenn man die Sache vom theoretischen Standpunkt beurteilen wollte, so könnte nicht die mindeste Frage sein, daß eine Steuer, die sich an den wirklichen Ertrag anlehnt und daher mit diesem Ertrag steigt oder fällt, eine Steuer, die auf genauen Ziffern aufgebaut werden kann, weitaus den Vorzug verdient vor einer Steuer, die, ich möchte sagen, nach dem Augenmaß aufgeteilt ist. Ich habe schon neulich angedeutet, wie mannigfache Einflüsse da mitspielen können und daß es hier so gut wie keine Rechtshilfe gibt. Die Herren wissen ja, daß jene Einwendungen, welche wegen formeller Versehen gemacht werden, nicht ausreichen können, um eine meritorische Überprüfung der Steuer herbeizuführen. Ich will mich dabei nicht weiter aufhalten.

Und nun kommt, meine Herren, eine andere Seite der Frage, die auch von den Herren schon wiederholt angedeutet worden ist, nämlich die Rücksichtnahme auf das gesamte System der Personalsteuern und damit das kritische Kapitel der Umwandlung unserer Aktiengesellschaften. Ich habe mir bereits bei meiner Rede in der zweiten Abteilung erlaubt, darauf hinzudeuten, daß die Umwandlung von Aktiengesellschaften in Gesellschaften mit beschränkter Haftung in der Regierungsvorlage verhältnismäßig erleichtert wird. Meine Herren! Wenn an und für sich die Angemessenheit, ich will sagen die kommerzielle Angemessenheit der Gesellschaftsform mit beschränkter Haftung in verschiedenen Fällen zweifelhaft sein kann, so vergessen Sie nicht, daß eine so außerordentliche Steuerdifferenz, wie Sie sie vorschlagen wollen, ein sehr starker Anreiz sein muß, eine solche Umwandlung vorzunehmen, auch dann, wenn diese von kommerziellen Rücksichten nicht geboten erscheint. Mit dieser Tatsache der Umwandlung muß die Regierung pflichtgemäß rechnen. In dem Augenblick, wo eine so namhafte Ersparnis an Steuern, wie sie durch die Einreihung in das erste Hauptstück stattfindet, in Frage kommt, ist es auch Pflicht des Finanzministeriums, zu verhindern, daß eine starke Schmälerung des Ertrages der Steuer nach dem zweiten Hauptstücke eintritt.

Nun kommt noch ein Punkt dazu; auf der einen Seite verbleibt das Erträgnis nach Maßgabe einer Quotitätssteuer beim Staat, auf der anderen Seite wird das Erträgnis durch den Zuwachs von 2·4 Prozent kontingentiert. Wenn also ein starker Zuwachs stattfindet, natürlich ein viel stärkerer als 2·4 Prozent, dann würde dieser Zuwachs vollkommen verloren gehen.

Das ist ein Punkt, den die Regierung im Auge behalten muß. Die zweite Abteilung hat diesen Zuwachs genau kontrolliert. Sie hat nicht nur das kalkuliert, was irgendwo tatsächlich in Zuwachs oder Abfall kommen kann, sondern sie hat noch erwogen, daß zwar schon nach dem jetzigen Entwurf die in Gesellschaften mit beschränkter Haftung umgewandelten Betriebe in Abzug kommen, daß aber trotzdem noch ein Teil der Leistungsfähigkeit dieser Unternehmungen dem ersten Hauptstück verloren geht und daraufhin hat sie ihren Antrag gestellt. Da darf die Regierung doch mit voller Billigkeit Anspruch auf gleiche Rechnung machen, denn das ist klar, daß, wenn eine Gruppe neuer Unternehmungen in das erste Hauptstück hineinkommt, das Zuwachsprozent von 2·4 nicht mehr entsprechen kann.

Die Argumente, die das Referentenkomitee in dieser Beziehung vorbringt, sind geeignet, ganz ernsthafte Betrachtungen wachzurufen. Nach der Meinung, die der Herr Berichterstatter hat, soll die Besteuerung im ersten Hauptstück durchschnittlich schon sehr erheblich unter 5 Prozent zurückbleiben. Wenn das der Fall ist — ich habe meine Meinung dahin ausgesprochen, daß ich dieser Ansicht nicht beipflichte — wenn das der Fall ist, so ist das ein Zeichen, daß das Zuwachsprozent von 2·4 in den Jahren seiner Wirksamkeit sehr gut gewirkt hat, indem es eine sukzessive Ermäßigung der Steuer herbeigeführt hat. Seinerzeit haben sich die beteiligten Kreise bitter beklagt, daß sie an dem Nachlaß keinen Anteil nehmen, daß sie 10 Prozent zahlen müssen. Wenn nun heute die Meinung aufgestellt wird, daß diese Belastung hinter 5 Prozent zurückbleibe, so kann kein anderer Schluß gezogen werden, als der, daß das Zuwachsprozent von 2·4 eine starke Steuerermäßigung herbeigeführt hat. Wenn das alles so wäre, dann bestünde in der Tat die Gefahr, daß von anderen Seiten die Angemessenheit dieser Höhe der Besteuerung im Verhältnis zur enormen Höhe anderer Steuern, wie Zinssteuer, u. s. w. in Frage gezogen würde. Ich will diese Perspektive nicht weiter ausmalen, sondern will nur andeuten, daß es dahin führen müßte.

Das sind die Gründe, warum, soweit meine Information reicht, ich den Herren nicht die geringsten Aussichten zu eröffnen vermag, daß dieser Vorschlag, dem die Herren den ersten Rang einräumen, die Zustimmung der Regierung finden kann.

Damit komme ich auf einen anderen Punkt, den ich neulich an die erste Stelle gerückt habe. Es ist für mich schwer zu präzisieren, in welchem Sinne ich zu sprechen habe. Mir steht nicht das mindeste Recht zu, mich in taktische Erwägungen einzumischen, die von verschiedenen Seiten für die einzelnen Anträge angeführt worden sind, ebensowenig habe ich das Recht, Sie aufzuklären über Ihre Interessen, da Sie das besser wissen werden als ich.

Andererseits habe ich auch nicht das Recht hier als Regierungsvertreter zu fungieren, da in dem gegenwärtigen Stadium absolut nicht die Möglichkeit besteht, hier in Aussicht zu stellen und genau zu präzisieren, ob und in welchen Punkten die Regierung in beiden Häusern des Reichsrates eventuellen Änderungen wird ihre Zustimmung angedeihen lassen können oder nicht. Das brauche ich nicht auszuführen; die Herren wissen, diese Schwierigkeit zu würdigen.

Das vorausgeschickt, kann ich diesen einzelnen Eventualanträgen gegenüber, welche gestellt wurden, nicht Stellung nehmen. Ich habe aber neulich kein Geheimnis daraus gemacht und mache auch heute keines daraus, daß nach meiner Ansicht ein Tarif ein Gegenstand ist, von dem man kaum vom Anfang an sagen kann: Das ist eine Ziffer, über die ich nicht sprechen lasse. Und hier liegt noch die Sache so, da ein neuer und nach mehrfacher Richtung fruchtbarer Gedanke in die Debatte geworfen worden ist. Die Regierung hat sich auf die Basis gestellt, die Steuer nach der Grundlage des Kapitals, umgerechnet auf den Ertrag, nach einer bestimmten Progression abzustufen, die zweite Abteilung schlägt eine Abstufung nach dem Ertrage vor. Das sind Gesichtspunkte, die sich in die Praxis in der mannigfachsten Weise umsetzen lassen. Man kann den Prozentsatz ändern, man kann die Klassen ändern u. s. w., kurz das ist ein Feld, auf dem man nicht voraussagen kann, die Regierung werde dem Vorschlage unbedingt ablehnend gegenüberstehen. Den Gedanken selbst halte ich für fruchtbar. Es ist die Frage, ob er in weiteren Kreisen Eingang finden wird. Er wurde auch bekämpft zu Gunsten des einfachen Regierungsschemas.

In weitere Details will ich mich nicht einlassen.

Wenn man die Summe der Anträge addiert — auf der einen Seite wird der Tarif tiefer gesetzt und auf der anderen Seite werden alle beschwerlichen Punkte in der Ermittlung der Besteuerungsgrundlage zur Abänderung beantragt — so kommt ein gewaltiger Ausfall heraus. Man kann ausrechnen, wie viel die beantragte Modifikation in der Besteuerungsgrundlage, ausmacht und wie viel der Tarif ohne Änderung der Besteuerungsgrundlage ausmacht; man kann entweder bei ermäßigter Steuergrundlage einen höheren Tarif oder bei erhöhter Grundlage einen niedrigen Tarif nehmen. Daß die geäußerten Wünsche in dieser Beziehung auf beiden Seiten das Maximum zeigen, ist natürlich. Ich habe neulich gesagt, daß ich mich nicht für berechtigt halte, in die Äußerung dieser Wünsche einzugreifen. Ich kann nur sagen, daß hier möglicherweise Punkte vorliegen, in denen eine Abänderung der Regierungsvorlage möglich ist, muß aber hinzufügen, innerhalb gewisser Grenzen, sowohl im Gesamtbetrage als in der Kombination der Elemente, die hier in Betracht kommen.

Das sind die Gesichtspunkte, welche ich mir erlauben wollte, den Herren darzustellen. Ich kann im übrigen nichts tun, als Sie bitten, sie zur Kenntnis zu nehmen und bei Ihren weiteren Erwägungen und Beschlüssen zu berücksichtigen.

Digitized by Google

Mitglied **Schefftel**: Sie werden es nicht anders als natürlich finden, daß ich als Mitglied des Referentenkomitees unserem Kollegen Pacher nicht allein die Abwehr der vielen Angriffe überlassen will und daß ich daher in so vorgerückter Stunde noch das Wort zu ergreifen mich verpflichtet erachte. Ich werde mich aber in meinen Ausführungen auf das Allernotwendigste beschränken.

Wir waren uns dessen von vornherein wohl bewußt, daß wir heute mit einer scharfen Opposition gegen unsere Vorschläge zu kämpfen haben werden, welche insbesondere von der Autorität der Wiener Kammer gestützt ist, wir haben aber nicht voraussetzen können, daß außer der sachlichen Opposition von seiten des Vertreters des Zentralverbandes, Herrn Felix Kohn, unsere redlichen Bemühungen, einen gangbaren Weg zu suchen, noch ironisch glossiert werden. Das muß ich zurückweisen! Wir danken Herrn Dr. Kolischer, daß er mit seinen Ausführungen den Standpunkt des Referentenkomitees in überzeugender Weise unterstützte.

Nichts wäre für uns leichter gewesen, als das starre Prinzip aufstellen, wie Kollege Bathelt es tat; wir hätten uns da in Gemeinschaft befunden mit der ganzen geehrten Opposition, aber wir hoffen, daß Sie diesen Standpunkt nicht teilen, sondern vielmehr die Richtigkeit unserer Bemühungen anerkennen werden, die doch dahin gehen sollten, der Regierung diskutable Vorschläge zu machen, da die Regierung in dem Paragraph 107 ihres Entwurfes sich auf einen Standpunkt stellt, der absolut nicht diskutabel ist.

Von diesem Standpunkte aus mußten die vier Referenten sich weidlich den Kopf zerbrechen, und sie haben es getan. Und wenn Herr Kohn über die Abänderungen, die hinterher und im Schoße der Abteilung in eingehender Beratung getroffen wurden, in ironischer Weise Bemerkungen macht, so hat er damit nicht Recht, denn gerade bei der Behandlung unserer Vorschläge konnten unsere Kollegen und Freunde, die mit uns in eine ernste Beratung eingegangen sind, wirkliche Besserungsvorschläge machen. Wir danken den letzten Punkt, der in den Anträgen vorliegt, der sehr richtigen Erwägung des Herrn Dr. Fries, und es wäre fehlerhaft gewesen, wenn wir uns nicht rechtzeitig dazu bekannt hätten, eine verbessernde Fassung der Anträge zu adoptieren und sie zu unserer zu machen.

Der Standpunkt jener Herren, welche nichts anderes als unbedingt nur die Besteuerung nach dem I. Hauptstück wollen, ist von Herrn Dr. Kolischer scharf bekämpft worden. Noch treffender hat es Herr Sektionschef Meyer gesagt, daß man nämlich, wenn die Herren eine solche Vorliebe für das I. Hauptstück haben, die Prozente erhöhen wird. Er hat deutlich gesagt, was im Hintergrunde schlummert.

Sind wir wirklich so billig mit dem I. Hauptstück? Es gibt Herren, welche sagen, es ist weniger als 5 Prozent; es gibt viele, welche sagen, es sind mehr als 5 Prozent. Herr Kitschelt hat jüngst gesagt, wir zahlen in Wien über 5 Prozent, wir zahlen 6 Prozent. Es gibt aber Personen, die weniger zahlen. Das sind Ausnahmen. Ich von meinem Standpunkte kann es bestätigen. Dann ist aber die ganze Skala, die wir aufgebaut haben, nach der wirklichen Zahlung kein Malheur für die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, denn sie kommen auf 6 Prozent erst bei einer sehr hohen Quote des Verdienstes, und die prozentuelle Basis, die wir gefunden haben, ist nach unserer Auffassung kein Fehler, sie ist ein Vorteil. Ich zahle lieber um 1 Prozent mehr Steuer, wenn ich etwas verdient habe, als daß ich nach einem beliebigen Grundsatze, der mir unbekannt ist, eine Steuer zahle, die mich gleichmäßig belastet, ob ich verdiene oder nicht verdiene. Ich glaube, das ist ein neuer, in die Steuergesetzgebung einzufügender Grundsatz. Er wird sich Bahn brechen und ich halte es nicht für richtig, wenn gesagt wird, daß die Einführung der prozentuellen Steigerung vom Gewinn, die wir den Mut hatten, zu unterbreiten, zu irgend welchen unangenehmen Konsequenzen führen kann.

Für uns lag die Sache sehr klar. Wenn eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, welche unter dem Rechte der Anonymität arbeitet, einen hohen Prozentsatz verdient, so mag sie auch in Gottes Namen dem Staate geben, was des Staates ist und mag diesen hohen Prozentsatz auch nach einer Skala progressiv höher besteuern. Es ist uns dabei ganz gleichgültig gewesen, daß man uns eingewendet hat, eine kleine Gesellschaft mit einem Kapitale von 20.000 oder 30.000 K müsse schon ohnehin viel ins Verdienen bringen, damit die Personen, welche das Geschäft führen, existieren können. Das ist irrelevant. Ich verdiene lieber mit einem kleineren Einsatze von Kapital einen hohen Prozentsatz als mit einem sehr hohen Einsatze von Kapital einen kleineren Prozentsatz. Das ist die Begründung für die prozentuelle Steigerung.

Ich will noch kurz zur Rechtfertigung unseres Standpunktes auf einige Dinge erwidern, die im Laufe der Debatte vorgebracht worden sind. Man hat uns zum Vorwurfe gemacht, daß wir die anderen Paragraphen des Gesetzes nicht gleichzeitig mitbehandelt haben. Herr Dr. Kolischer war so liebenswürdig, uns in Schutz zu nehmen. Diese Arbeit konnte unmöglich in den zehn Tagen geleistet werden. Wir kommen damit aber nicht zu spät. Es ist in uns die richtige Empfindung gewesen, daß der § 107, wie er jetzt lautet, die Gesellschaft mit beschränkter Haftung nicht aufkommen läßt, und daß man vor allem diesen Paragraphen zu beseitigen sich anschicken müsse.

Es gibt in dem Entwurfe noch andere Beschwerdepunkte; Herr Felix Kohn hat recht gehabt, sie in großen Zügen zu malen. Wir sind uns dessen bewußt und in kurzer Zeit wird ein umfassendes Referat vorliegen. (*Mitglied Kohn: Warum sind Sie dann*

Digitized by Google

so gekränkt gewesen?) Ich habe nur versucht, die Debatte auf den § 107 zurückzuführen. Wir kommen auf die ganze Materie noch zu sprechen. *(Mitglied Kohn: Erst durch den Antrag Regenhart sonst nicht?)* O nein! Es war bei uns beschlossen, daß wir über die anderen Punkte des Gesetzes später ein Referat erstatten werden, weil wir es in der kurzen Zeit nicht fertig bringen konnten; das geht ja auch aus dem Antrage Regenhart hervor.

Bei der vorgerückten Zeit werden Sie es mir erlassen, da die Gesichtspunkte, von denen wir ausgegangen sind, und jene, die uns gegenüberstehen, ganz klar vorgebracht worden sind, eine längere Debatte zu führen. Wir sind — ich wiederhole es — von dem Gesichtspunkte ausgegangen, eine Basis zu schaffen, auf welcher man sich verständigen kann, und nicht ein Prinzip aufzustellen, welches von vornherein von allen Faktoren, die über uns stehen, als unannehmbar und undiskutierbar erklärt wurde. In diesem Falle blieb den Referenten, auch wenn ihre Neigung nach einer anderen Seite gegangen wäre, nichts übrig, als etwas zu konstruieren, was für alle annehmbar ist. Ich erlaube mir als Mitglied des Referentenkomitees, unsere Anträge wärmstens zu empfehlen und zweifle nicht, daß sie angenommen werden.

Vorsitzender: Die Debatte ist geschlossen.

Zu einer tatsächlichen Berichtigung erteile ich dem Herrn Bathelt das Wort.

Mitglied **Bathelt:** Es wurde gesagt, daß der von meiner Seite gestellte Antrag eine Art Demonstration sei. Wenn ich dieses Wort auch nicht so tragisch nehme, möchte ich doch konstatieren, daß mein Antrag auf Ablehnung des zweiten Absatzes meiner vollen Überzeugung entspringt, daß dadurch der Entwurf verbessert werde. Auch bin ich der Ansicht, daß falls das Gesetz in einer für uns ungünstigen Fassung zu stande kommt, die Abänderung eines schlechten Gesetzes viel schwerer ist als die Schaffung eines neuen. Das wollte ich konstatieren.

Vorsitzender: Ich erteile dem Referenten das Schlußwort.

Referent: Ich will nur einige wenige persönliche Bemerkungen machen.

Ich möchte zunächst Herrn Bathelt danken, daß er uns den Vorwurf machte, daß wir — das Referentenkomitee — von fiskalischem Geiste angekränkelt seien. Ich habe allerdings meinerseits diesen Vorwurf Herrn Sektionschef Meyer und dem Herrn Finanzminister gemacht, wir befinden uns also in guter Gesellschaft. Im übrigen fühlen wir uns durch diesen Vorwurf nicht stark getroffen.

Herrn Sektionschef Meyer gegenüber möchte ich bemerken, daß es uns mit unserem Vorschlage ernst ist, daß das, was wir im Referate niedergelegt haben, die äußerste Grenze ist. Auch habe ich eingangs meiner Ausführungen hervorgehoben, daß es dem Ernst und der Bedeutung des Industrierates entspreche, nur solche Vorschläge zu machen, welche diskutabel sind.

Und nun noch zwei Worte über die Progression. Wir haben es uns wohl überlegt, ehe wir die prozentuelle Progression akzeptierten. Mit ein Motiv hiefür war, daß wir uns gesagt haben, die Annahme der absoluten Höhe des Reingewinnes als Basis für die Progression würde dazu führen, daß die Gesellschaften mit beschränkter Haftung auf eine unsolide Basis kommen könnten, denn sie würden wahrscheinlich mit einem sehr kleinen deklarierten Kapital und mit einer großen schwebenden Schuldenlast arbeiten, um in eine niedrigere Steuer-Kategorie zu kommen. Das haben wir im Interesse der neuen Schöpfung, von der wir uns soviel versprechen, vermeiden wollen und deshalb auch haben wir geglaubt, der Progression nach dem prozentuellen Erträgnisse unbedingt den Vorzug geben zu müssen.

Ich bitte Sie nun nochmals, meine Herren, die wohl überlegten Vorschläge des Referentenkomitees, welche von der II. Abteilung mit allen gegen eine Stimme angenommen wurden, hier gleichfalls anzunehmen. Sie schaffen damit etwas Gutes.

Vorsitzender: Wir schreiten zur Abstimmung.

Ich werde dieselbe in der folgenden Weise vornehmen. Zunächst werde ich abstimmen lassen über die Anträge I und II bis inklusive die Worte „betreffend die direkten Personalsteuern". Dann folgt der Antrag Kink, wonach die übrigen Teile dieser Anträge an die II. Abteilung zurückzuverweisen wären. Im Falle der Ablehnung dieses Antrages wäre über die weiteren Anträge des Referentenkomitees abzustimmen, und zwar zunächst über den Rest des 1. Punktes des Antrages II, von „mit der Maßgabe" — bis „eingerechnet wird". Sodann käme Punkt 2 des Antrages II, und schließlich der Antrag Regenhart auf Erstattung eines Gutachtens, und zwar gegebenenfalls bloß seitens der II. Abteilung im Namen des Industrierates über die restlichen Paragraphen des Gesetzentwurfes. Wenn keine Einwendung gegen meinen Vorschlag erhoben wird, werde ich so vorgehen. *(Zustimmung.)*

Ich bitte somit diejenigen Herren, welche die Anträge I und II bis zu den Worten „betreffend die direkten Personalsteuern" lautend *(liest)*:

„I. Der Industrierat erachtet, daß der ihm zur Begutachtung zugewiesene Gesetzentwurf über Gesellschaften mit beschränkter Haftung, infolge der steuerrechtlichen Bestimmungen des § 107 vollkommen

Digitized by

ungeeignet ist, als Mittel zur Belebung von Industrie und Handel zu dienen und eine gedeihliche Entwicklung der neuen Gesellschaftsform herbeizuführen.

II. Der Industrierat ersucht das k. k. Handelsministerium, seinen ganzen Einfluß in der Richtung zur Geltung zu bringen, daß

1. Im Sinne des Referates I der § 107 umgeändert werde wie folgt:

Die Gesellschaften mit beschränkter Haftung unterliegen, ohne Rücksicht darauf, ob es sich um inländische oder ausländische Gesellschaften handelt, der allgemeinen Erwerbsteuer nach dem I. Hauptstücke des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, betreffend die direkten Personalsteuern."

annehmen wollen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Angenommen.

Ich bitte nun diejenigen Herren, welche dem Antrage Kink auf Rückverweisung der übrigen Teile der vorliegenden Anträge zustimmen wollen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Bitte um die Gegenprobe. *(Nach einer Pause:)* Der Antrag Kink ist abgelehnt.

Ich bitte nun diejenigen Herren, welche den letzten Teil des 1. Punktes des Antrages II, lautend *(liest)*:

„. . . . . mit der Maßgabe, daß zu dem im Sinne dieses Gesetzes für Gesellschaften mit beschränkter Haftung ermittelten Erwerbsteuerkontingente ein 10prozentiger Zuschlag Platz zu greifen hat, welcher Zuschlag jedoch in die Erwerbsteuerhauptsumme nicht eingerechnet wird."

annehmen wollen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Angenommen.

Nun kommt Punkt 2 des Antrages II, lautend *(liest)*:

„2. Für den Fall, als die Einbeziehung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung in das I. Hauptstück des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, undurchführbar sein sollte, ist, unter der strikten Voraussetzung, daß die Feststellung der Besteuerungsgrundlage im Sinne der Ausführungen des Referates II reformiert werde, der Steuerfuß derart zu bestimmen, daß von dem ausgewiesenen Reingewinne ein Präzipuum für zur Höhe von 20.000 K ausgeschieden und mit 4 Prozent versteuert wird und daß von dem 20.000 K übersteigenden Reingewinne bis zu 6 Prozent vom Kapitale eine 4prozentige Erwerbsteuer, von jedem weiteren einzelnen Erträgnisprozente je 1 Prozent mehr bis zur Maximalzuschlagshöhe von 8 Prozent zur Einhebung gelangen soll.

Von der Erwerbsteuer-Hauptsumme, eventuell zumindest von dem für jede einzelne Veranlagungsperiode festgesetzten Zuwachsprozente von 2·4 Prozent (§ 11, Alinea 2 und 3 des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220) ist die Hälfte jener Erwerbsteuerbeträge in Abschreibung zu bringen, welche allen jenen Gesellschaften mit beschränkter Haftung vorgeschrieben waren, die nicht aus Unternehmungen entstanden sind, welche in der letzten Veranlagungsperiode der Erwerbsteuer nach dem I. oder II. Hauptstücke des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, unterzogen wurden."

Diejenigen Herren, welche diesen Punkt annehmen wollen, bitte ich, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Bitte um die Gegenprobe. *(Nach einer Pause:)* Der Antrag ist mit 32 gegen 17 Stimmen angenommen.

Nun wäre noch über den Antrag Regenhart abzustimmen, für dessen Annahme die Zweidrittel-Majorität notwendig ist. Jene Herren, welche diesem Antrage zustimmen wollen, mögen die Hand erheben. *(Geschieht.)* Angenommen.

Digitized by Google

8.

Beschluß des Industrierates, betreffend den Gesetzentwurf über Gesellschaften mit beschränkter Haftung.

Auf Grund der Anträge der II. Abteilung, betreffend § 107 des Gesetzentwurfes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung, hat der Industrierat in der am 14. Februar 1905 abgehaltenen X. Plenarsitzung das folgende

Gutachten

zu erstatten beschlossen:

„I. Der Industrierat erachtet, daß der ihm zur Begutachtung zugewiesene Gesetzentwurf über Gesellschaften mit beschränkter Haftung infolge der steuerrechtlichen Bestimmungen des § 107 vollkommen ungeeignet ist, als Mittel zur Belebung von Industrie und Handel zu dienen und eine gedeihliche Entwicklung der neuen Gesellschaftsform herbeizuführen.

II. Der Industrierat ersucht das k. k. Handelsministerium, seinen ganzen Einfluß in der Richtung zur Geltung zu bringen, daß

1. im Sinne des Referates I der § 107 umgeändert werde, wie folgt:

„Die Gesellschaften mit beschränkter Haftung unterliegen, ohne Rücksicht darauf, ob es sich um inländische oder ausländische Gesellschaften handelt, der allgemeinen Erwerbsteuer nach dem I. Hauptstücke des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, betreffend die direkten Personalsteuern, mit der Maßgabe, daß zu dem im Sinne dieses Gesetzes für Gesellschaften mit beschränkter Haftung ermittelten Erwerbsteuerkontingente ein 10prozentiger Zuschlag Platz zu greifen hat, welcher Zuschlag jedoch in die Erwerbsteuerhauptsumme nicht eingerechnet wird."

2. Für den Fall, als trotz des einmütigen und dringenden Wunsches aller produzierenden Kreise die Einbeziehung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung in das I. Hauptstück des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, undurchführbar sein sollte, ist, unter der strikten Voraussetzung, daß die Feststellung der Besteuerungsgrundlage im Sinne der Ausführungen des Referates II reformiert werde, der Steuerfuß derart zu bestimmen, daß von dem ausgewiesenen Reingewinne ein Präzipuum bis zur Höhe von 20.000 K ausgeschieden und mit 4 Prozent versteuert wird und daß von dem 20.000 K übersteigenden Reingewinne bis zu 6 Prozent vom Kapitale eine 4prozentige Erwerbsteuer, von jedem weiteren einzelnen Erträgnisprozente je 1 Prozent mehr bis zur Maximalzuschlagshöhe von 8 Prozent zur Einhebung gelangen soll.

Von der Erwerbsteuer-Hauptsumme, eventuell zumindest von dem für jede einzelne Veranlagungsperiode festgesetzten Zuwachsprozente von 2·4 Prozent (§ 11, Alinea 2 und 3 des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220) ist die Hälfte jener Erwerbsteuerbeträge in Abschreibung zu bringen, welche allen jenen Gesellschaften mit beschränkter Haftung vorgeschrieben waren, die nicht aus Unternehmungen entstanden sind, welche in der letzten Veranlagungsperiode der Erwerbsteuer nach dem I. oder II. Hauptstücke des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, unterzogen wurden."

Ferner hat der Industrierat beschlossen:

„Die II. Abteilung wird im Grunde des § 5, Absatz 6 der Statuten ermächtigt, das Gutachten über die in der heutigen Plenarsitzung nicht erörterten Paragraphen des Gesetzentwurfes über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung im Namen des Industrierates endgültig abzugeben."

Digitized by Google

Anhang.

Inhalt:

Gesetzentwurf, betreffend Gesellschaften mit beschränkter Haftung, samt Motivenbericht.

Digitized by Google

Regierungsvorlage.

Nr. 152
H. H.

Gesetz

vom . . . . . ,

über

Gesellschaften mit beschränkter Haftung.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen, wie folgt:

I. Hauptstück.

Organisatorische Bestimmungen.

Erster Abschnitt.

Errichtung der Gesellschaft.

§ 1.

Gesellschaften mit beschränkter Haftung können nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Gesetzes errichtet werden.

Von dem Betriebe von Versicherungsgeschäften sind solche Gesellschaften ausgeschlossen.

§ 2.

Zum Entstehen einer inländischen Gesellschaft mit beschränkter Haftung ist die Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister bei dem Handelsgerichte erforderlich, in dessen Sprengel die Gesellschaft ihren Sitz hat.

Vor der Eintragung besteht die Gesellschaft als solche nicht. Wird vorher im Namen der Gesellschaft gehandelt, so haften die Handelnden persönlich zur ungeteilten Hand.

§ 3.

Die Eintragung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung in das Handelsregister hat zur Voraussetzung:

1. den Abschluß des Gesellschaftsvertrages;

2. die Bestellung der Geschäftsführer.

Gesellschaften mit beschränkter Haftung, bei denen der Bau oder der Betrieb von Eisenbahnen, einschließlich der Lokal-, Klein- und Straßenbahnen, die Gewinnung von vorbehaltenen Mineralien oder von Erdharzen, soweit diese nicht zu den vorbehaltenen Mineralien gehören, die Ausgabe von Pfandbriefen oder fundierten Bankschuldverschreibungen, endlich die Anwerbung und Beförderung von Auswanderern zum Gegenstande des Unternehmens gehört (konzessionspflichtige Gesellschaften), können ferner nur dann eingetragen werden, wenn die staatliche Genehmigung des Gesellschaftsvertrages (Konzessionierung der Gesellschaft) erfolgt ist.

Im übrigen ist zur Eintragung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung eine staatliche Genehmigung nicht erforderlich.

§ 4.

Der Gesellschaftsvertrag muß bestimmen:

1. die Firma und den Sitz der Gesellschaft,

2. den Gegenstand des Unternehmens,

3. die Höhe des Stammkapitals,

4. den Betrag der von jedem Gesellschafter auf das Kapital zu leistenden Einlage (Stammeinlage).

Bestimmungen, die den Vorschriften dieses Gesetzes widersprechen, dürfen im Gesellschaftsvertrage nicht getroffen werden und haben keine rechtliche Wirkung.

Der Gesellschaftsvertrag bedarf der Beurkundung durch einen Notariatsakt. Die Unterzeichnung durch Bevollmächtigte setzt eine besondere, auf dieses einzelne Geschäft ausgestellte beglaubigte Vollmacht voraus, die dem Vertrage anzuschließen ist.

§ 5.

Die Firma muß von dem Gegenstande des Unternehmens entlehnt sein oder die Namen aller oder einzelner Gesellschafter enthalten. Die Namen anderer Personen als der Gesellschafter dürfen in die Firma nicht aufgenommen werden. Die Beibehaltung der Firma eines auf die Gesellschaft übergegangenen Unternehmens wird hiedurch nicht ausgeschlossen.

In allen Fällen muß die Firma die zusätzliche Bezeichnung: „Gesellschaft mit beschränkter Haftung" in unverkürzter Form enthalten.

In die Firma darf keine Bezeichnung aufgenommen werden, die den nach besonderen Vorschriften errichteten, unter öffentlicher Verwaltung oder Aufsicht stehenden Anstalten zukommt, als: Sparkasse, Landesbank, Landesanstalt u. dgl. m.

Digitized by Google

Als Sitz der Gesellschaft kann nur ein Ort im Inlande bestimmt werden.

§ 6.

Das Stammkapital muß die Höhe von mindestens zwanzigtausend Kronen erreichen und besteht aus den Stammeinlagen der einzelnen Gesellschafter, deren jede mindestens fünfhundert Kronen betragen muß. Stammkapital und Stammeinlagen müssen in Kronenwährung ausgedrückt sein.

Der Betrag der Stammeinlage kann für die einzelnen Gesellschafter verschieden bestimmt werden.

Kein Gesellschafter darf bei Errichtung der Gesellschaft mehrere Stammeinlagen übernehmen.

Soll einem Gesellschafter die Vergütung für Vermögensgegenstände, die von der Gesellschaft übernommen werden, auf die Stammeinlage angerechnet, oder sollen einem Gesellschafter besondere Begünstigungen eingeräumt werden, so sind die Person des Gesellschafters, der Gegenstand der Übernahme, der Geldwert, wofür die Vermögensgegenstände übernommen werden, und die besonders eingeräumten Begünstigungen im Gesellschaftsvertrage im einzelnen genau und vollständig festzusetzen.

§ 7.

Eine Belohnung für die Gründung der Gesellschaft oder deren Vorbereitung darf einem Gesellschafter aus dem Stammkapitale nicht gewährt werden; insbesondere ist deren Anrechnung auf die Stammeinlage unzulässig.

Ersatz der Kosten der Errichtung der Gesellschaft kann nur innerhalb des für die Gründungskosten im Gesellschaftsvertrage festgesetzten Höchstbetrages begehrt werden.

Die Kosten der Errichtung und Verwaltung dürfen nicht als Aktiva in die Bilanz eingesetzt werden, sie müssen vielmehr ihrem vollen Betrage nach als Ausgabe in der Jahresrechnung erscheinen.

§ 8.

Wenn die Übertragung von Geschäftsanteilen an die Zustimmung der Gesellschaft gebunden ist, kann der Gesellschaftsvertrag bestimmen, daß die Gesellschafter neben den Stammeinlagen auch zu wiederkehrenden, nicht in Geld bestehenden Leistungen verpflichtet sind, die für die Gesellschaft einen Vermögenswert haben.

Der Umfang und die Voraussetzungen dieser Leistungen, dann die Grundlagen für die Bemessung einer von der Gesellschaft dafür zu gewährenden Vergütung müssen im Gesellschaftsvertrage genau bestimmt sein. Für den Fall des Verzuges kann der Gesellschaftsvertrag auch Konventionalstrafen festsetzen.

Digitized by Google

§ 9.

Die Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister kann nur auf Grund einer Anmeldung erfolgen, die von sämtlichen Geschäftsführern unterzeichnet ist.

Der Anmeldung sind beizuschließen:

1. der Gesellschaftsvertrag in notarieller Ausfertigung;

2. eine von den Anmeldenden unterfertigte Liste der Gesellschafter, die deren Namen, Beruf und Wohnsitz, sowie den Betrag der von jedem übernommenen Stammeinlage und der darauf geleisteten Einzahlung enthält;

3. die Angabe des Namens, Berufes und Wohnsitzes der Geschäftsführer, falls diese nicht im Gesellschaftsvertrage bestellt sind, unter Nachweis ihrer Bestellung in beglaubigter Form;

4. bei konzessionspflichtigen Gesellschaften die staatliche Genehmigungsurkunde in Urschrift oder beglaubigter Abschrift.

Zugleich mit der Anmeldung haben die Geschäftsführer ihre Unterschrift vor dem Registergerichte zu zeichnen oder die Zeichnung in beglaubigter Form vorzulegen.

§ 10.

Auf die in barem Gelde zu leistenden Stammeinlagen muß mindestens ein Vierteil, jedenfalls aber ein Betrag von 250 Kronen eingezahlt sein. Insofern auf eine Stammeinlage nach dem Gesellschaftsvertrage die Vergütung für übernommene Vermögensgegenstände angerechnet werden soll, muß die Leistung sofort in vollem Umfange bewirkt werden.

Als Barzahlung gilt nur die Zahlung in den durch die geltenden Gesetze zugelassenen Zahlungsmitteln.

In der Anmeldung ist die Erklärung abzugeben, daß die in barem Gelde zu leistenden Stammeinlagen in dem aus der Liste ersichtlichen Betrage bar eingezahlt sind, und daß die eingezahlten Beträge, sowie die Vermögensgegenstände, die nach dem Gesellschaftsvertrage nicht in barem Gelde auf die Stammeinlagen zu leisten sind, sich in der freien Verfügung der Geschäftsführer befinden.

Für einen durch falsche Angaben verursachten Schaden haften die Geschäftsführer der Gesellschaft persönlich zur ungeteilten Hand.

Diese Ersatzansprüche verjähren in fünf Jahren von der Eintragung der Gesellschaft an.

Vergleiche und Verzichtleistungen hinsichtlich solcher Ansprüche haben keine rechtliche Wirkung, soweit der Ersatz zur Befriedigung der Gläubiger erforderlich ist.

§ 11.

Das Handelsgericht hat die Vollständigkeit und Gesetzmäßigkeit der Anmeldung und ihrer Beilagen, namentlich des Gesellschaftsvertrages, sowie das Vor-

Digitized by Google

handensein der gesetzlichen Voraussetzungen der Eintragung zu prüfen und über die Eintragung zu beschließen.

Die Eintragung der Gesellschaft erfolgt durch Eintragung des Gesellschaftsvertrages in das Handelsregister. Hiebei sind auch die angemeldeten Geschäftsführer einzutragen. Wenn das Stammkapital nicht vollständig eingezahlt wurde, ist auch diese Tatsache einzutragen.

§ 12.

Der eingetragene Gesellschaftsvertrag ist vom Gerichte im Auszuge zu veröffentlichen.

Der Veröffentlichung unterliegen:

1. Der Tag des Abschlusses des Gesellschaftsvertrages;
2. Firma und Sitz der Gesellschaft;
3. der Gegenstand des Unternehmens;
4. die Höhe des Stammkapitals und gegebenenfalls die Tatsache, daß das Stammkapital nicht vollständig eingezahlt wurde;
5. wenn der Gesellschaftsvertrag Bestimmungen über die Art enthält, in der die von der Gesellschaft ausgehenden Bekanntmachungen zu veröffentlichen sind, diese Bestimmungen;
6. bei konzessionspflichtigen Gesellschaften das Datum der Genehmigungsurkunde;
7. wenn der Gesellschaftsvertrag eine Beschränkung der Dauer der Gesellschaft enthält, der Zeitpunkt der Auflösung;
8. die in § 6, Absatz 4 bezeichneten Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages;
9. Namen, Beruf und Wohnsitz der Geschäftsführer und die etwa im Gesellschaftsvertrage enthaltenen Bestimmungen über die Art, in der sie ihre Willenserklärungen abzugeben haben.

§ 13.

Für die Errichtung von Eisenbahngesellschaften haben die Bestimmungen dieses Abschnittes mit nachstehenden Abänderungen Geltung:

1. Die Stammeinlage jedes Gesellschafters muß bei Lokal-, Klein- und Straßenbahnen mindestens 200 Kronen betragen;
2. auf die in barem Gelde zu leistenden Stammeinlagen muß bei solchen Bahnen mindestens ein Vierteil, jedenfalls aber ein Betrag von 100 Kronen eingezahlt sein;
3. bei Stammeinlagen, die vom Staate oder von einem Lande übernommen werden, genügt an Stelle der Einzahlungserklärung (§ 10, Absatz 3) eine Bestätigung des Eisenbahnministeriums, daß die Einzahlung gesichert sei;
4. die Verpflichtung zur Leistung barer Einzahlungen auf die Stammeinlagen kann auch durch Naturalleistungen, insbesondere durch Grundab-

Digitized by Google

tretungen, Materiallieferungen u. dgl., oder durch die Zusicherung solcher Leistungen insoweit erfüllt werden, als das Eisenbahnministerium bestätigt, daß Naturalleistungen, die den einzuzahlenden Beträgen entsprechen, entweder schon erfolgt oder ausreichend sichergestellt seien. Die Vorschriften der § 6, Absatz 4, und 57, Absatz 4, finden auf solche Sacheinlagen keine Anwendung;

5. durch den Gesellschaftsvertrag können Ausnahmen von der Vorschrift des § 7, Absatz 3 über die Berücksichtigung der Kosten der Errichtung und Verwaltung bei der Bilanzaufstellung getroffen werden.

§ 14.

Die Bestimmungen des § 13, Z. 1 und 2, gelten auch für Seeschiffahrtsgesellschaften, deren Stammkapital 200.000 Kronen nicht übersteigt.

Zweiter Abschnitt.

Die gesellschaftlichen Organe.

1. Titel.

Die Geschäftsführer.

§ 15.

Die Gesellschaft muß einen oder mehrere Geschäftsführer haben. Zu Geschäftsführern können nur eigenberechtigte Personen bestellt werden. Die Bestellung erfolgt durch Beschluß der Gesellschafter. Werden Gesellschafter zu Geschäftsführern bestellt, so kann dies auch im Gesellschaftsvertrage geschehen, jedoch nur für die Dauer ihres Gesellschaftsverhältnisses.

Wenn im Gesellschaftsvertrage sämtliche Gesellschafter zu Geschäftsführern bestellt sind, so gelten nur die der Gesellschaft bei Festsetzung dieser Bestimmung angehörenden Personen als die bestellten Geschäftsführer.

Im Gesellschaftsvertrage kann die Bestellung von Geschäftsführern durch den Staat, ein Land oder durch eine andere öffentliche Körperschaft vorbehalten werden.

§ 16.

Die Bestellung zum Geschäftsführer kann unbeschadet der Entschädigungsansprüche aus bestehenden Verträgen durch Beschluß der Gesellschafter jederzeit widerrufen werden.

Wenn die Bestellung der Geschäftsführer im Gesellschaftsvertrage erfolgt ist, kann die Zulässigkeit des Widerrufes auf wichtige Gründe beschränkt werden.

Die Bestimmung der beiden vorhergehenden Absätze findet keine Anwendung auf Geschäftsführer, die gemäß einer Festsetzung des Gesellschaftsvertrages vom Staate, einem Lande oder einer anderen öffentlichen Körperschaft bestellt worden sind.

Digitized by Google

§ 17.

Die jeweiligen Geschäftsführer und das Erlöschen oder eine Änderung ihrer Vertretungsbefugnis sind ohne Verzug zum Handelsregister anzumelden. Der Anmeldung ist der Nachweis der Bestellung oder der Änderung in beglaubigter Form beizufügen. Zugleich haben neue Geschäftsführer ihre Unterschrift vor dem Gerichte zu zeichnen oder die Zeichnung in beglaubigter Form vorzulegen.

Inwiefern die Änderung dritten Personen entgegengesetzt werden kann, ist nach den in Artikel 46 des Handelsgesetzbuches betreffs des Erlöschens der Prokura enthaltenen Bestimmungen zu beurteilen.

§ 18.

Die Gesellschaft wird durch die Geschäftsführer gerichtlich und außergerichtlich vertreten.

Zu Willenserklärungen, insbesondere zur Zeichnung der Geschäftsführer für die Gesellschaft bedarf es der Mitwirkung sämtlicher Geschäftsführer, wenn im Gesellschaftsvertrage nicht etwas anderes bestimmt ist. Die Zeichnung geschieht in der Weise, daß die Zeichnenden zu der Firma der Gesellschaft ihre Unterschrift hinzufügen.

Der Gesellschaftsvertrag kann zur Vertretung der Gesellschaft auch einen Geschäftsführer in Gemeinschaft mit einem Prokuristen, der zur Mitzeichnung der Firma berechtigt ist (Artikel 41, Absatz 3 H. G. B.), berufen.

Die Abgabe einer Erklärung und die Behändigung von Vorladungen und anderen Zustellungen an die Gesellschaft geschieht mit rechtlicher Wirkung an jede Person, die zu zeichnen oder mitzuzeichnen befugt ist.

Die Art, in welcher mehrere Geschäftsführer die Vertretungsbefugnis auszuüben haben, ist stets gleichzeitig mit der Eintragung ihrer Bestellung in das Handelsregister einzutragen und kundzumachen.

§ 19.

Die Gesellschaft wird durch die von den Geschäftsführern in ihrem Namen geschlossenen Rechtsgeschäfte berechtigt und verpflichtet; es ist gleichgültig, ob das Geschäft ausdrücklich im Namen der Gesellschaft geschlossen worden ist, oder ob die Umstände ergeben, daß es nach dem Willen der Beteiligten für die Gesellschaft geschlossen werden sollte.

§ 20.

Die Geschäftsführer sind der Gesellschaft gegenüber verpflichtet, alle Beschränkungen einzuhalten, die in dem Gesetze, dem Gesellschaftsvertrage, durch Beschluß der Gesellschafter oder in einer für die Geschäftsführer verbindlichen Anordnung des Aufsichtsrates für den Umfang ihrer Befugnis, die Gesellschaft zu vertreten, festgesetzt sind.

Gegen dritte Personen hat eine Beschränkung der Vertretungsbefugnis jedoch keine rechtliche Wirkung. Dies gilt insbesondere für den Fall, daß die Vertretung sich nur auf gewisse Geschäfte oder Arten von Geschäften erstrecken oder nur unter gewissen Umständen oder für eine gewisse Zeit oder an einzelnen Orten stattfinden soll, oder daß die Zustimmung der Gesellschafter, des Aufsichtsrates oder eines anderen Organes der Gesellschaft für einzelne Geschäfte gefordert wird.

§ 21.

Wenn mehrere Geschäftsführer mit der ausdrücklichen Beschränkung bestellt sind, daß einer nicht ohne die anderen handeln kann, so gilt der Gesellschaft gegenüber keiner als ermächtigt, ein Geschäft allein vorzunehmen, es sei denn, daß Gefahr im Verzuge ist.

Sind mehrere Geschäftsführer ohne diese ausdrückliche Beschränkung bestellt, so gilt der Gesellschaft gegenüber jeder als ermächtigt, allein alle zur Geschäftsführung gehörenden Handlungen vorzunehmen. Jedoch muß, wenn einer gegen die Vornahme einer Handlung Widerspruch erhebt, diese unterbleiben.

§ 22.

Die Geschäftsführer haben Sorge zu tragen, daß die erforderlichen Bücher der Gesellschaft geführt werden.

Sie müssen in den ersten drei Monaten jedes Geschäftsjahres für das abgelaufene Geschäftsjahr den Rechnungsabschluß aufstellen.

Diese Frist kann im Gesellschaftsvertrage bis auf sechs Monate ausgedehnt werden.

Jedem Gesellschafter ist ohne Verzug nach Aufstellung des Rechnungsabschlusses eine Abschrift zuzusenden. Er kann innerhalb einer Woche vor der zur Prüfung des Rechnungsabschlusses berufenen Versammlung der Gesellschafter oder vor Ablauf der für die schriftliche Abstimmung festgesetzten Frist in die Bücher und Papiere der Gesellschaft Einsicht nehmen. Eine Bestimmung, daß den Gesellschaftern das Einsichtsrecht nicht zustehe, oder daß es innerhalb einer kürzeren Frist auszuüben oder sonstigen Beschränkungen unterworfen sei, darf in den Gesellschaftsvertrag nur aufgenommen werden, wenn nach dem Vertrage ein Aufsichtsrat zu bestellen ist.

Die Veröffentlichung des Rechnungsabschlusses ist nur notwendig, wenn der Betrieb von Bankier- oder Geldwechslergeschäften zum Gegenstande des Unternehmens gehört. Der Rechnungsabschluß ist dann, sobald die Beschlußfassung der Gesellschafter hierüber erfolgt ist, von den Geschäftsführern in den für die Bekanntmachung der Eintragungen in das Handelsregister bestimmten Blättern und, falls im Gesellschaftsvertrage für die Bekanntmachungen der Gesellschaft öffentliche Blätter bezeichnet sind, auch in diesen zu veröffentlichen und samt dem Ausweise darüber zum Handelsregister einzureichen.

Digitized by Google

§ 23.

Die Geschäftsführer dürfen ohne Einwilligung der Gesellschaft weder Geschäfte in deren Geschäftszweige für eigene oder fremde Rechnung machen, noch bei einer Gesellschaft des gleichen Geschäftszweiges als persönlich haftende Gesellschafter sich beteiligen oder eine Stelle im Vorstande oder Aufsichtsrate oder als Geschäftsführer bekleiden.

Die Einwilligung kann hinsichtlich der zu Geschäftsführern bestellten Gesellschafter im Gesellschaftsvertrage allgemein ausgesprochen sein. Sie ist außerdem schon dann anzunehmen, wenn bei Bestellung eines Gesellschafters zum Geschäftsführer den übrigen Gesellschaftern eine solche Tätigkeit oder Teilnahme desselben bekannt war und gleichwohl deren Aufgebung nicht ausdrücklich bedungen wurde. Die Einwilligung ist jederzeit widerruflich.

Die Bestellung von Geschäftsführern, die das im ersten Absatze ausgesprochene Verbot übertreten, kann ohne Verpflichtung zur Leistung einer Entschädigung widerrufen werden. Die Gesellschaft kann überdies Schadenersatz fordern oder statt dessen verlangen, daß die für Rechnung des Geschäftsführers gemachten Geschäfte als für ihre Rechnung geschlossen angesehen werden. Bezüglich der für fremde Rechnung geschlossenen Geschäfte kann sie die Herausgabe der hiefür bezogenen Vergütung oder Abtretung des Anspruches auf die Vergütung begehren.

Die vorstehend bezeichneten Rechte der Gesellschaft erlöschen in drei Monaten von dem Tage, an dem sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrates oder, wenn kein Aufsichtsrat besteht, die übrigen Geschäftsführer von der sie begründenden Tatsache Kenntnis erlangt haben, jedenfalls aber in fünf Jahren von ihrem Entstehen an.

§ 24.

Die Geschäftsführer sind der Gesellschaft gegenüber verpflichtet, bei ihrer Geschäftsführung die Sorgfalt eines ordentlichen Geschäftsmannes anzuwenden.

Geschäftsführer, die ihre Obliegenheiten verletzen, haften der Gesellschaft zur ungeteilten Hand für den daraus entstandenen Schaden.

Insbesondere sind sie zum Ersatze verpflichtet, wenn

1. gegen die Vorschriften dieses Gesetzes oder des Gesellschaftsvertrages Gesellschaftsvermögen verteilt wird, namentlich Stammeinlagen oder Nachschüsse an Gesellschafter gänzlich oder teilweise zurückgegeben, Zinsen oder Gewinnanteile ausgezahlt, für die Gesellschaft eigene Geschäftsanteile erworben, zum Pfande genommen oder eingezogen werden;

2. nach dem Zeitpunkte, in dem sie die Eröffnung des Konkurses zu begehren verpflichtet waren, Zahlungen geleistet werden.

Digitized by Google

Ein Geschäftsführer haftet der Gesellschaft auch für den ihr aus einem Rechtsgeschäfte erwachsenen Schaden, das er mit ihr im eigenen oder fremden Namen abgeschlossen hat, ohne vorher die Zustimmung des Aufsichtsrates, oder wenn kein Aufsichtsrat besteht, sämtlicher übriger Geschäftsführer erwirkt zu haben.

Soweit der Ersatz zur Befriedigung der Gläubiger erforderlich ist, wird die Verpflichtung der Geschäftsführer dadurch nicht aufgehoben, daß sie in Befolgung eines Beschlusses der Gesellschafter gehandelt haben.

Die Ersatzansprüche verjähren in fünf Jahren.

Auf diese Ersatzansprüche finden die Bestimmungen des § 10, Absatz 6, Anwendung.

§ 25.

Die Geschäftsführer sind verpflichtet, ein Verzeichnis der Gesellschafter (Anteilbuch) zu führen, in welchem Namen, Beruf und Wohnsitz jedes Gesellschafters, sowie der Betrag der von ihm übernommenen Stammeinlage und der hierauf geleisteten Einzahlung einzutragen sind und in das jeder Beteiligte während der Geschäftsstunden Einsicht nehmen kann.

In dem Anteilbuche ist jeder Übergang eines Geschäftsanteiles einzutragen, ferner jede Änderung in dem Betrage der von einem Gesellschafter übernommenen Stammeinlage oder der darauf geleisteten Einzahlung, sowie jede Zurückzahlung alsbald ersichtlich zu machen.

Auf Grund des Anteilbuches ist alljährlich im Monate Jänner eine von den Geschäftsführern unterzeichnete Liste der Gesellschafter mit Angabe der Stammeinlage eines jeden Gesellschafters und der hierauf geleisteten Einzahlung, sowie allfälliger Zurückzahlungen dem Handelsgerichte einzureichen. Sind seit der Einreichung der letzten Liste Veränderungen nicht vorgekommen, so genügt die Einreichung einer entsprechenden Erklärung.

Für die Richtigkeit der Angaben in dem Anteilbuche, der Liste und der Erklärung haften die Geschäftsführer der Gesellschaft nach Maßgabe der Absätze 4 bis 6 des § 10. Die Verjährung beginnt mit dem Tage der Einreichung der Liste oder der Erklärung beim Handelsgerichte.

§ 26.

Die für die Geschäftsführer gegebenen Vorschriften gelten auch für die Stellvertreter der Geschäftsführer.

§ 27.

Der Betrieb von Geschäften der Gesellschaft, sowie die Vertretung der Gesellschaft in diesem Geschäftsbetriebe kann auch einzelnen Geschäftsführern und sonstigen Bevollmächtigten oder Beamten der Gesellschaft zugewiesen werden. In diesem Falle bestimmt sich

Digitized by Google

ihre Befugnis nach der ihnen erteilten Vollmacht; sie erstreckt sich im Zweifel auf alle Rechtshandlungen, welche die Ausführung derartiger Geschäfte gewöhnlich mit sich bringt.

Wenn der Gesellschaftsvertrag nichts anderes bestimmt, kann die Bestellung eines Prokuristen nur durch sämtliche Geschäftsführer, der Widerruf der Prokura durch jeden Geschäftsführer erfolgen.

2. Titel.

Der Aufsichtsrat.

§ 28.

Wenn sich das Stammkapital auf mehr als 500.000 Kronen beläuft und die Zahl der Gesellschafter zwanzig übersteigt, muß ein Aufsichtsrat bestellt werden.

In anderen Fällen kann die Bestellung eines Aufsichtsrates im Gesellschaftsvertrage festgesetzt werden.

Für die Bestellung und den Wirkungskreis des Aufsichtsrates gelten die folgenden Bestimmungen.

§ 29.

Der Aufsichtsrat besteht aus mindestens drei von den Gesellschaftern zu wählenden eigenberechtigten Personen.

Die Bestellung des ersten Aufsichtsrates gilt für die Zeit bis zur Beschlußfassung über die erste Jahresbilanz. In der Folge währt die Funktionsperiode höchstens je drei Geschäftsjahre. Sie erlischt mit der Beschlußfassung über die dritte Jahresbilanz der Funktionsperiode.

Durch den Gesellschaftsvertrag kann die Zahl der Mitglieder des Aufsichtsrates höher, die Dauer der Funktionsperioden kürzer bestimmt werden.

Von der Wählbarkeit ausgeschlossen sind die Geschäftsführer, deren Stellvertreter und die Beamten der Gesellschaft, ferner alle Personen, die mit einer von der Wählbarkeit ausgeschlossenen Person verehelicht, in auf- oder absteigender Linie oder in der Seitenlinie bis zum zweiten Grade verwandt oder verschwägert sind. Ehemalige Geschäftsführer sind erst nach erteilter Entlastung in den Aufsichtsrat wählbar.

Die Bestellung zum Mitgliede des Aufsichtsrates kann unbeschadet der Entschädigungsansprüche aus bestehenden Verträgen durch Beschluß der Gesellschafter jederzeit, jedoch, wenn der Gesellschaftsvertrag nichts anderes bestimmt, nur mit einer Mehrheit von zwei Dritteilen der abgegebenen Stimmen widerrufen werden. Die Mitgliedschaft erlischt von selbst mit dem Eintritte eines die Wählbarkeit ausschließenden Umstandes.

Die Namen der Mitglieder des Aufsichtsrates und alle Änderungen in dessen Zusammensetzung

Digitized by Google

sind von den Geschäftsführern unverzüglich dem Handelsgerichte einzureichen.

§ 30.

Ist der Aufsichtsrat nicht bestellt oder nicht vollzählig, so hat das Handelsgericht auf Antrag eines Beteiligten der Gesellschaft zur Bestellung der fehlenden Mitglieder des Aufsichtsrates eine dreimonatliche Frist zu bestimmen und, wenn die Frist fruchtlos verstrichen ist, für die Zeit bis zur Vornahme der Wahl die erforderlichen Mitglieder des Aufsichtsrates selbst zu ernennen.

Wenn ein Aufsichtsrat nach § 28, Absatz 1, bestellt sein muß, hat das Gericht diese Verfügungen von Amts wegen zu treffen.

§ 31.

Dem Aufsichtsrate obliegt, die Geschäftsführer bei ihrer Geschäftsführung in allen Zweigen der Verwaltung unter Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Geschäftsmannes zu überwachen und zu diesem Zwecke sich von dem Gange der Angelegenheiten der Gesellschaft unausgesetzt in Kenntnis zu erhalten. Er kann jederzeit von den Geschäftsführern Berichterstattung verlangen und in Gesamtheit oder durch einzelne seiner Mitglieder die Bücher und Papiere der Gesellschaft einsehen, sowie den Bestand der Gesellschaftskasse und die Bestände an Effekten, Schuldokumenten und Waren untersuchen. Er hat den Rechnungsabschluß, den Jahresbericht und die Vorschläge über die Gewinnverteilung zu prüfen und darüber der Versammlung der Gesellschafter vor der Beschlußfassung zu berichten.

Im Verordnungswege können für Gesellschaften mit beschränkter Haftung überhaupt oder für bestimmte Gattungen solcher Gesellschaften Verfügungen über die Art der Ausübung der dem Aufsichtsrate zukommenden Obliegenheiten getroffen werden.

Der Aufsichtsrat ist befugt, Geschäftsführer, deren Bestellung nicht zufolge des Gesellschaftsvertrages durch den Staat, ein Land oder durch eine andere öffentliche Körperschaft erfolgt war, und sonstige Bevollmächtigte und Beamte von ihren Geschäften zu entheben und in diesem Falle, sowie in sonstigen Fällen der Behinderung von Geschäftsführern das Erforderliche wegen einstweiliger Fortführung der Geschäfte zu veranlassen. Liegt Grund zur Enthebung eines Geschäftsführers vor, der vom Staate, einem Lande oder einer anderen öffentlichen Körperschaft bestellt worden ist, so hat der Aufsichtsrat hievon schleunigst die zur Bestellung berufene Körperschaft zu benachrichtigen.

Sind Geschäftsführer enthoben worden, so hat der Aufsichtsrat ohne Verzug eine Versammlung der Gesellschafter zu berufen. Die Berufung einer Ver-

Digitized by Google

sammlung obliegt ihm auch, wenn ihm dies sonst im Interesse der Gesellschaft erforderlich scheint.

Weitere Obliegenheiten können dem Aufsichtsrate durch den Gesellschaftsvertrag übertragen werden.

Der Aufsichtsrat hat gegen die Geschäftsführer die von den Gesellschaftern beschlossenen Rechtsstreite zu führen, wenn die Gesellschafter nicht besondere Vertreter gewählt haben.

Handelt es sich um die Verantwortlichkeit seiner Mitglieder, so kann der Aufsichtsrat ohne und selbst gegen den Beschluß der Gesellschafter die Geschäftsführer klagen.

Über die gemäß § 24, Absatz 4, zwischen der Gesellschaft und Geschäftsführern geschlossenen Geschäfte hat der Aufsichtsrat jeweils an die nächste Generalversammlung zu berichten.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates können die Ausübung ihrer Obliegenheiten anderen Personen nicht übertragen.

§ 32.

Die in den § 24 und 26 hinsichtlich der Geschäftsführer getroffenen Anordnungen finden auch auf den Aufsichtsrat Anwendung.

Sind Mitglieder des Aufsichtsrates zugleich mit Geschäftsführern zum Ersatze eines Schadens verpflichtet, so haften sie mit diesen zur ungeteilten Hand.

3. Titel.

Die Versammlung der Gesellschafter.

§ 33.

Die durch das Gesetz oder den Gesellschaftsvertrag den Gesellschaftern vorbehaltenen Beschlüsse werden in der Versammlung der Gesellschafter gefaßt, es sei denn, daß sämtliche Gesellschafter sich im einzelnen Falle schriftlich mit der zu treffenden Bestimmung oder doch mit der Abstimmung im schriftlichen Wege einverstanden erklären.

Bei der Abstimmung im schriftlichen Wege wird die nach dem Gesetze oder dem Gesellschaftsvertrage zu einer Beschlußfassung erforderliche Mehrheit nicht nach der Zahl der abgegebenen, sondern nach der Gesamtzahl der allen Gesellschaftern zustehenden Stimmen berechnet.

§ 34.

Der Beschlußfassung der Gesellschafter unterliegen nebst den in diesem Gesetze an anderen Stellen bezeichneten Gegenständen:

1. Die Prüfung und Genehmigung des Rechnungsabschlusses, die Verteilung des Reingewinnes, falls letztere im Gesellschaftsvertrage einer besonderen

Digitized by Google

Beschlußfassung von Jahr zu Jahr vorbehalten ist, und die Entlastung der Geschäftsführer, sowie des etwa bestehenden Aufsichtsrates;

2. die Einforderung von Einzahlungen auf die Stammeinlagen;

3. die Rückzahlung von Nachschüssen;

4. die Entscheidung, ob Prokura oder Handelsvollmacht zum gesamten Geschäftsbetriebe erteilt werden darf;

5. die Maßregeln zur Prüfung und Überwachung der Geschäftsführung;

6. die Geltendmachung der Ersatzansprüche, die der Gesellschaft aus der Errichtung oder Geschäftsführung gegen die Geschäftsführer, deren Stellvertreter, oder den Aufsichtsrat zustehen, sowie die Bestellung eines Vertreters zur Prozeßführung, wenn die Gesellschaft weder durch die Geschäftsführer noch durch den Aufsichtsrat vertreten werden kann.

Die Gegenstände, die der Beschlußfassung durch die Gesellschafter unterliegen sollen, können im Gesellschaftsvertrage vermehrt oder verringert sein. Über die unter Zahl 1, 3 und 6 bezeichneten Gegenstände muß jedenfalls ein Beschluß der Gesellschafter eingeholt werden.

§ 35.

Die Versammlung kann nur am Sitze der Gesellschaft stattfinden, wenn im Gesellschaftsvertrage nichts anderes bestimmt ist. Sie wird durch die Geschäftsführer berufen, soweit nicht nach dem Gesetze oder dem Gesellschaftsvertrage auch andere Personen dazu befugt sind.

Die Versammlung ist, soweit nicht eine Beschlußfassung außerhalb derselben zulässig ist, mindestens jährlich einmal und außer den im Gesetze oder im Gesellschaftsvertrage ausdrücklich bestimmten Fällen immer dann zu berufen, wenn es das Interesse der Gesellschaft erfordert, insbesondere ohne Verzug dann, wenn sich ergibt, daß eingetretene Verluste die Hälfte des Stammkapitals erreichen.

§ 36.

Die Versammlung muß auch dann ohne Verzug berufen werden, wenn Gesellschafter, deren Stammeinlagen den zehnten Teil oder den im Gesellschaftsvertrage hiefür bestimmten geringeren Teil des Stammkapitals erreichen, die Berufung schriftlich unter Angabe des Zweckes verlangen.

Wird dem Verlangen von den zur Berufung der Versammlung befugten Organen nicht innerhalb vierzehn Tage nach der Aufforderung entsprochen oder sind solche Organe nicht vorhanden, so können die Berechtigten unter Mitteilung des Sachverhaltes die Berufung selbst bewirken. Die Versammlung beschließt

Digitized by Google

in diesem Falle darüber, ob die mit der Einberufung verbundenen Kosten von der Gesellschaft zu tragen sind.

§ 37.

Die Berufung der Versammlung ist in der durch den Gesellschaftsvertrag bestimmten Form zu veröffentlichen, in Ermanglung einer solchen Festsetzung den einzelnen Gesellschaftern mittels rekommandierten Schreibens bekanntzugeben. Zwischen dem Tage der letzten Verlautbarung oder der Aufgabe der Sendung zur Post und dem Tage der Versammlung muß mindestens der Zeitraum von sieben Tagen liegen.

Der Zweck der Versammlung (Tagesordnung) ist bei der Berufung möglichst bestimmt zu bezeichnen. Bei beabsichtigten Änderungen des Gesellschaftsvertrages ist deren wesentlicher Inhalt anzugeben.

Ist die Versammlung nicht ordnungsgemäß berufen, oder ein Gegenstand zur Beschlußfassung gestellt, dessen Verhandlung nicht wenigstens drei Tage vor der Versammlung in der für die Berufung vorgeschriebenen Weise angekündigt wurde, so können Beschlüsse nur gefaßt werden, wenn sämtliche Gesellschafter anwesend oder vertreten sind. Diese Voraussetzungen sind jedoch nicht erforderlich für den in einer Versammlung beantragten Beschluß auf Berufung einer neuerlichen Versammlung.

Zur Stellung von Anträgen und zu Verhandlungen ohne Beschlußfassung bedarf es der Ankündigung nicht.

Zur Beschlußfähigkeit der Versammlung ist, insoferne das Gesetz oder der Gesellschaftsvertrag nichts anderes bestimmt, erforderlich, daß wenigstens der zehnte Teil des Stammkapitales vertreten ist.

Im Falle der Beschlußunfähigkeit einer Versammlung ist unter Hinweis auf deren Beschlußunfähigkeit eine zweite Versammlung zu berufen, die auf die Verhandlung der Gegenstände der früheren Versammlung beschränkt und, wenn der Gesellschaftsvertrag nichts anderes bestimmt, ohne Rücksicht auf die Höhe des vertretenen Stammkapitales beschlußfähig ist.

§ 38.

Die Beschlußfassung der Gesellschafter erfolgt, soweit das Gesetz oder der Gesellschaftsvertrag nichts anderes bestimmt, durch einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen.

Je 100 Kronen einer übernommenen Stammeinlage gewähren eine Stimme, wobei Bruchteile unter 100 Kronen nicht gezählt werden. Im Gesellschaftsvertrage können andere Bestimmungen getroffen werden; jedem Gesellschafter muß aber mindestens eine Stimme zustehen.

Die Ausübung des Stimmrechtes durch einen Bevollmächtigten ist zulässig. Doch bedarf es hiezu

Digitized by Google

einer schriftlichen, auf die Ausübung dieses Rechtes lautenden Vollmacht. Die gesetzlichen und statutarischen Vertreter nicht eigenberechtigter und juristischer Personen müssen zur Ausübung des Stimmrechtes zugelassen werden und bedürfen hiezu keiner Vollmacht.

Wer durch die Beschlußfassung von einer Verpflichtung befreit oder wem ein Vorteil zugewendet werden soll, hat hiebei weder im eigenen noch im fremden Namen das Stimmrecht. Das Gleiche gilt von der Beschlußfassung, welche die Vornahme eines Rechtsgeschäftes mit einem Gesellschafter oder die Einleitung oder Erledigung eines Rechtsstreites zwischen ihm und der Gesellschaft betrifft.

§ 39.

Die Nichtigerklärung eines Beschlusses der Gesellschafter kann mittels Klage verlangt werden:

1. wenn der Beschluß nach diesem Gesetze oder dem Gesellschaftsvertrage als nicht zustande gekommen anzusehen ist;

2. wenn der Beschluß durch seinen Inhalt zwingende Vorschriften des Gesetzes verletzt oder, ohne daß bei der Beschlußfassung die Vorschriften über die Abänderung des Gesellschaftsvertrages eingehalten worden wären, mit letzterem in Widerspruch steht.

Klageberechtigt ist jeder Gesellschafter, der in der Versammlung der Gesellschafter erschienen ist und gegen den Beschluß Widerspruch zu Protokoll gegeben hat, sowie jeder nicht erschienene Gesellschafter, der zu der Versammlung unberechtigterweise nicht zugelassen oder durch Mängel in der Berufung der Versammlung am Erscheinen gehindert worden ist. Wurde ein Beschluß durch Abstimmung im schriftlichen Wege gefaßt, so ist jeder Gesellschafter klageberechtigt, der nicht seine Stimme für den Beschluß abgegeben hat.

Außerdem sind die Geschäftsführer und, wenn der Beschluß eine Maßregel zum Gegenstande hat, durch deren Ausführung die Geschäftsführer oder die Mitglieder des Aufsichtsrates ersatzpflichtig oder strafbar würden, auch jeder einzelne Geschäftsführer und jedes Mitglied des Aufsichtsrates klageberechtigt.

Die Klage muß binnen einem Monate vom Tage der Beschlußfassung erhoben werden.

§ 40.

Die Klage auf Nichtigerklärung eines Beschlusses der Gesellschafter ist gegen die Gesellschaft zu richten. Die Gesellschaft wird durch die Geschäftsführer, wenn jedoch Geschäftsführer selbst klagen, durch den Aufsichtsrat vertreten. Wenn Geschäftsführer und Mitglieder des Aufsichtsrates klagen oder wenn kein Aufsichtsrat besteht und ein anderer Vertreter der Gesellschaft nicht vorhanden ist, hat das Gericht einen Kurator zu ernennen.

Digitized by Google

Zuständig für die Klage ist ausschließlich das zur Ausübung der Handelsgerichtsbarkeit sachlich zuständige Gericht des Sitzes der Gesellschaft.

Das Gericht kann auf Antrag anordnen, daß der Kläger wegen des der Gesellschaft drohenden Nachteiles eine von dem Gerichte nach freiem Ermessen zu bestimmende Sicherheit zu leisten habe. Hiebei finden hinsichtlich der Festsetzung einer Frist zum Erlage, der eidlichen Bekräftigung der Unfähigkeit zum Erlage und der Folgen des Nichterlages die Vorschriften der Zivilprozeßordnung über die Sicherheitsleistung für Prozeßkosten Anwendung.

Jeder Gesellschafter kann dem Rechtsstreite auf seine Kosten als Nebenintervenient beitreten.

Das die Nichtigkeit erklärende Urteil wirkt für und gegen sämtliche Gesellschafter.

§ 41.

Wenn ein in das Handelsregister eingetragener Beschluß auf Abänderung des Gesellschaftsvertrages der notariellen Beurkundung entbehrt, oder wenn durch einen in das Handelsregister eingetragenen Beschluß der Gesellschafter eine der nach § 4 notwendigen Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages in einer den Vorschriften dieses Gesetzes widersprechenden Weise geändert wurde, hat das Handelsgericht des Sitzes der Gesellschaft die Nichtigkeit des Abänderungsbeschlusses auf Antrag der Finanzprokuratur auszusprechen.

Das Gericht hat der Gesellschaft zur Erstattung einer schriftlichen Äußerung und nach Maßgabe der Sachlage zur Behebung der Nichtigkeit eine angemessene Frist zu bestimmen und die Anmerkung der Einleitung des Verfahrens im Handelsregister zu verfügen. Die Frist zur Behebung der Nichtigkeit kann aus wichtigen Gründen verlängert werden.

Ist die Behebung der Nichtigkeit innerhalb der gewährten Frist nicht erfolgt, so ist die erstattete Äußerung der Finanzprokuratur mitzuteilen und diese, sowie die Gesellschaft zu einer Tagsatzung zu laden, bei welcher das Gericht nach mündlicher Erörterung der Sache über das Vorhandensein der Nichtigkeit nach den Vorschriften über das Verfahren in Rechtsangelegenheiten außer Streitsachen entscheidet. Der Beschluß, der nach Möglichkeit bei der Tagsatzung zu verkünden ist, muß beiden Parteien in schriftlicher Ausfertigung zugestellt werden. Die Frist zur Anfechtung beginnt mit der Zustellung.

§ 42.

Ist die Nichtigkeit eines in das Handelsregister eingetragenen Beschlusses der Gesellschaft durch Urteil oder Beschluß rechtskräftig ausgesprochen, so hat das Gericht die für nichtig erklärte Eintragung von Amts wegen zu löschen und seinen Ausspruch in gleicher Weise, wie die für nichtig erklärte Eintragung bekannt gemacht worden war, zu veröffentlichen.

Digitized by Google

Dritter Abschnitt.

Abänderungen des Gesellschaftsvertrages.

1. Titel.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 43.

Eine Abänderung des Gesellschaftsvertrages kann nur durch Beschluß der Gesellschafter erfolgen. Der Beschluß muß notariell beurkundet werden.

Die Abänderung hat keine rechtliche Wirkung, bevor sie in das Handelsregister eingetragen ist.

Soll einer der im § 3, Absatz 2 bezeichneten Geschäftszweige nachträglich zu einem Gegenstande des Unternehmens gemacht werden, so kann der geänderte Gesellschaftsvertrag nur dann in das Handelsregister eingetragen werden, wenn die staatliche Genehmigung des Gesellschaftsvertrages (Konzessionierung der Gesellschaft) erfolgt ist.

Bei Gesellschaften, die schon früher konzessionspflichtig waren, ist auch zur Eintragung jeder Abänderung des Gesellschaftsvertrages die staatliche Genehmigung erforderlich.

§ 44.

Abänderungen des Gesellschaftsvertrages können nur mit einer Mehrheit von drei Vierteilen der abgegebenen Stimmen beschlossen werden. Die Abänderung kann im Gesellschaftsvertrage an weitere Erfordernisse geknüpft sein.

Die Bestimmung, daß ein Aufsichtsrat zu bestellen sei, und die Herabsetzung der den Geschäftsführern oder den Mitgliedern des Aufsichtsrates nach dem Gesellschaftsvertrage zukommenden Entlohnung kann mit einfacher Stimmenmehrheit beschlossen werden.

Eine Abänderung des im Gesellschaftsvertrage bezeichneten Gegenstandes des Unternehmens bedarf eines einstimmigen Beschlusses, wenn im Gesellschaftsvertrage nichts anderes festgesetzt ist.

Eine Vermehrung der den Gesellschaftern nach dem Vertrage obliegenden Leistungen oder eine Verkürzung der einzelnen Gesellschaftern durch den Vertrag eingeräumten Rechte kann nur unter Zustimmung sämtlicher von der Vermehrung oder Verkürzung betroffenen Gesellschafter beschlossen werden.

Dies gilt insbesondere von Beschlüssen, durch welche Bestimmungen über das Maß, in dem Einzahlungen auf die Stammeinlagen zu leisten sind, in den Gesellschaftsvertrag aufgenommen oder die darüber in dem Gesellschaftsvertrage enthaltenen Bestimmungen abgeändert werden sollen.

Digitized by Google

§ 45.

Jede Abänderung des Gesellschaftsvertrages ist von sämtlichen Geschäftsführern zum Handelsregister anzumelden. Der Anmeldung sind der notariell beurkundete Abänderungsbeschluß mit dem Nachweise des gültigen Zustandekommens und bei konzessionspflichtigen Gesellschaften die staatliche Genehmigungsurkunde in Urschrift oder beglaubigter Abschrift anzuschließen.

Auf die Anmeldung finden die § 11 und 12 sinngemäß Anwendung.

Die Veröffentlichung von Beschlüssen, die eine Änderung der in früheren Bekanntmachungen verlautbarten Bestimmungen nicht enthalten, hat zu entfallen.

2. Titel.

Erhöhung des Stammkapitals.

§ 46.

Die Erhöhung des Stammkapitales setzt einen Beschluß auf Abänderung des Gesellschaftsvertrages voraus.

Zur Übernahme der neuen Stammeinlagen können von der Gesellschaft die bisherigen Gesellschafter oder andere Personen zugelassen werden.

Mangels einer anderweitigen Festsetzung im Gesellschaftsvertrage oder Erhöhungsbeschlusse steht den bisherigen Gesellschaftern binnen vier Wochen vom Tage der Beschlußfassung an ein Vorrecht zur Übernahme der neuen Stammeinlagen nach Verhältnis der bisherigen zu.

Die Übernahmserklärung bedarf der Beurkundung durch einen Notariatsakt.

In der Übernahmserklärung dritter Personen muß der Beitritt zur Gesellschaft nach Maßgabe des Gesellschaftsvertrages beurkundet werden. Ferner sind in der Erklärung außer dem Betrage der Stammeinlage auch die sonstigen Leistungen, zu denen der Übernehmer nach dem Gesellschaftsvertrage verpflichtet sein soll, anzugeben.

Die Bestimmungen der § 6, 10, 13 und 14 finden auf die Erhöhung des Stammkapitales sinngemäß Anwendung.

§ 47.

Der Beschluß auf Erhöhung des Stammkapitales ist zum Handelsregister anzumelden, sobald das erhöhte Stammkapital durch Übernahme der Stammeinlagen gedeckt und deren Einzahlung erfolgt ist.

Der Anmeldung sind beizuschließen:

1. die Übernahmserklärungen in notarieller Ausfertigung oder in beglaubigter Abschrift;

Digitized by Google

2. eine von den Anmeldenden unterschriebene Liste der Übernehmer der neuen Stammeinlagen, worin der Betrag der von jedem übernommenen Stammeinlage und der darauf geleisteten Einzahlung, ferner bei Übernahme einer neuen Stammeinlage durch einen bisherigen Gesellschafter überdies der gegenwärtige Gesamtbetrag der von demselben übernommenen Stammeinlage anzugeben ist.

3. Titel.

Herabsetzung des Stammkapitales.

§ 48.

Die Herabsetzung des Stammkapitales kann nur auf Grund eines Beschlusses auf Abänderung des Gesellschaftsvertrages und nach Durchführung des in diesem Gesetze bestimmten Aufgebotsverfahrens erfolgen. Der Beschluß muß den Umfang und den Zweck der Herabsetzung des Stammkapitales bestimmt bezeichnen und die Art der Durchführung festsetzen.

Als Herabsetzung des Stammkapitales gilt jede Verminderung der im Gesellschaftsvertrage bestimmten Höhe des Stammkapitales, mag diese durch eine Rückzahlung von Stammeinlagen an die Gesellschafter, durch eine Herabsetzung des Nennbetrages der Stammeinlagen oder durch die gänzliche oder teilweise Befreiung der Gesellschafter und ihrer haftungspflichtigen Vormänner von der Verpflichtung zur Volleinzahlung der Stammeinlagen erfolgen.

Eine Herabsetzung des Stammkapitales unter den Betrag von 20.000 Kronen ist unzulässig. Erfolgt die Herabsetzung durch Zurückzahlung von Stammeinlagen oder durch Befreiung von der Volleinzahlung, so darf der verbleibende Betrag jeder Stammeinlage nicht unter 500 Kronen herabgehen, soweit nicht für Eisenbahn- und Seeschiffahrtsgesellschaften eine Abweichung durch die § 13 und 14 gestattet ist.

§ 49.

Die beabsichtigte Herabsetzung des Stammkapitales ist von sämtlichen Geschäftsführern zum Handelsregister anzumelden. Das Handelsgericht hat unter sinngemäßer Anwendung des § 11, Absatz 1 über die Eintragung zu beschließen.

Die Geschäftsführer haben ohne Verzug, nachdem sie von der erfolgten Eintragung benachrichtigt worden sind, die beabsichtigte Herabsetzung des Stammkapitals in den in § 22 bezeichneten Blättern zu veröffentlichen. Hiebei ist bekanntzugeben, daß die Gesellschaft allen Gläubigern, deren Forderungen am Tage der letzten Veröffentlichung dieser Mitteilung bestehen, auf Verlangen Befriedigung oder Sicherstellung zu leisten bereit sei, und daß Gläubiger, die sich nicht binnen drei Monaten von dem bezeichneten Tage an bei der Gesellschaft melden, als der beabsichtigten Herabsetzung des

Digitized by Google

Stammkapitales zustimmend erachtet würden. Bekannten Gläubigern ist diese Mitteilung unmittelbar zu machen.

§ 50.

Die durch Herabsetzung des Stammkapitales bewirkte Abänderung des Gesellschaftsvertrages kann erst nach Ablauf der für die Anmeldung der Gläubiger bestimmten Frist zum Handelsregister angemeldet werden.

Der Anmeldung sind beizuschließen:

1. Der Nachweis, daß die in § 49, Absatz 2 vorgeschriebene Veröffentlichung erfolgt ist;

2. der Nachweis, daß die Gläubiger, die sich gemeldet haben, befriedigt oder sichergestellt sind;

3. die Erklärung, daß sämtlichen bekannten Gläubigern die Mitteilung im Sinne des § 49, Absatz 2 gemacht worden ist und daß sich andere, als die befriedigten oder sichergestellten Gläubiger innerhalb der Frist nicht gemeldet haben:

4. eine auf Grund des Herabsetzungsbeschlusses richtiggestellte Liste der Gesellschafter (§ 25, Absatz 3).

Ist der Nachweis der Befriedigung oder Sicherstellung von Gläubigern oder die Erklärung über das Ergebnis des Aufgebotsverfahrens falsch, so haften sämtliche Geschäftsführer den Gläubigern, betreffs deren eine falsche Angabe gemacht wurde, für den ihnen dadurch verursachten Schaden zur ungeteilten Hand bis zu dem Betrage, für den aus dem Gesellschaftsvermögen Befriedigung nicht erlangt werden konnte.

Den Geschäftsführer, der beweist, daß er die Unrichtigkeit des Nachweises oder der Erklärung ungeachtet der Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Geschäftsmannes nicht gekannt habe, trifft diese Haftung nicht.

§ 51.

Zahlungen an die Gesellschafter auf Grund der Herabsetzung des Stammkapitales sind erst nach Eintragung der betreffenden Abänderung des Gesellschaftsvertrages in das Handelsregister zulässig.

In dem gleichen Zeitpunkte erlangt auch eine durch die Herabsetzung bezweckte Befreiung von der Verpflichtung zur Leistung der Einzahlungen auf nicht voll eingezahlte Stammeinlagen Wirksamkeit.

§ 52.

Bei Eisenbahngesellschaften kann die Zurückzahlung von Stammeinlagen im ganzen oder in Teilbeträgen ohne Durchführung des Aufgebotsverfahrens und ohne Rücksicht auf die Höhe des erübrigenden Stammkapitales im Gesellschaftsvertrage vorbehalten werden, wenn diese Zurückzahlung nur aus dem Erträgnisse erfolgt und wenn ein den zurück-

Digitized by Google

gezahlten Stammeinlagen gleichkommender Betrag in der Bilanz als Passivposten aufgeführt wird.

Art und Voraussetzungen der Zurückzahlung müssen im Gesellschaftsvertrage genau bestimmt werden. Im Falle einer teilweisen Zurückzahlung darf eine Stammeinlage nicht unter den Betrag von 200 K herabgemindert werden.

Vierter Abschnitt.

Zweigniederlassungen.

§ 53.

Die Errichtung einer Zweigniederlassung ist von den Geschäftsführern unter Anschluß der erforderlichen Beilagen bei dem Gerichte der Hauptniederlassung zum Handelsregister anzumelden. Eine unmittelbar bei dem Gerichte der Zweigniederlassung angebrachte Anmeldung ist dem Gerichte der Hauptniederlassung abzutreten.

Das Gericht der Hauptniederlassung hat die Errichtung der Zweigniederlassung in seinem Handelsregister anzumerken und, wenn für den Ort der Zweigniederlassung ein anderes Gericht zur Führung des Handelsregisters zuständig ist, diesem Gerichte die Anmeldung mit einer Ausfertigung des Gesellschaftsvertrages und mit der Zeichnung der Geschäftsführer und der sonst zur Zeichnung oder Mitzeichnung für die Zweigniederlassung berechtigten Personen unter Bestätigung der Übereinstimmung mit den Eintragungen im eigenen Handelsregister zu übersenden.

Das für den Ort der Zweigniederlassung zuständige Gericht hat die Eintragung in seinem Handelsregister zu vollziehen, falls nach dessen Stande kein Hindernis dagegen vorliegt, seinen Beschluß dem Gerichte der Hauptniederlassung mitzuteilen und die erfolgte Eintragung zu veröffentlichen.

Der Veröffentlichung unterliegen:

1. Die Firma und der Sitz der Gesellschaft und der Zweigniederlassung;

2. der Gegenstand des Unternehmens;

3. die Höhe des Stammkapitales;

4. wenn der Gesellschaftsvertrag Bestimmungen über die Art enthält, in der die von der Gesellschaft ausgehenden Bekanntmachungen zu veröffentlichen sind, diese Bestimmungen;

5. wenn der Gesellschaftsvertrag eine Beschränkung der Dauer der Gesellschaft enthält, der Zeitpunkt der Auflösung;

6. Name, Beruf und Wohnsitz der Geschäftsführer und der sonst zur Zeichnung oder Mitzeichnung für die Zweigniederlassung berufenen Personen und die etwa im Gesellschaftsvertrage enthaltenen Bestimmungen über die Art, in der sie ihre Willenserklärungen abzugeben haben.

Digitized by Google

§ 54.

Alle später erfolgenden Anmeldungen sind, wenn sie ausschließlich die Zweigniederlassung betreffen, bei dem Gerichte der Zweigniederlassung, sonst bei dem Gerichte der Hauptniederlassung zu erstatten.

Das Gericht der Hauptniederlassung hat, wenn es eine nicht ausschließlich die Hauptniederlassung betreffende Eintragung in sein Handelsregister verfügt und die Zweigniederlassung im Handelsregister eines anderen Gerichtes eingetragen ist, diesem Gerichte die Anmeldung unter Bekanntgabe des Wortlautes der Eintragung mitzuteilen und ihm die für sein Handelsregister erforderlichen Beilagen zu übersenden.

Auf Grund dieser Mitteilung hat das Gericht der Zweigniederlassung die entsprechenden Eintragungen in seinem Handelsregister vorzunehmen (§ 53, Absatz 3), von der Eintragung die Gesellschaft zu verständigen und, wenn in früheren Bekanntmachungen verlautbarte Bestimmungen geändert werden, die Änderungen in gleicher Weise wie diese zu veröffentlichen. Doch hat die Veröffentlichung in Blättern, in denen sie schon durch das Gericht der Hauptniederlassung erfolgt ist, zu entfallen.

Rechtswirkungen, die an eine Eintragung im Handelsregister geknüpft sind, treten, wenn die Eintragung sowohl im Handelsregister der Hauptniederlassung als in jenem der Zweigniederlassung zu erfolgen hat, mit der Eintragung in das Handelsregister der Hauptniederlassung ein.

II. Hauptstück.

Rechtsverhältnisse der Gesellschaft und der Gesellschafter.

Erster Abschnitt.

Rechtsverhältnisse der Gesellschaft.

§ 55.

Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung als solche hat selbständig ihre Rechte und Pflichten; sie kann Eigentum und andere dingliche Rechte an Grundstücken erwerben, vor Gericht klagen und geklagt werden.

Für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft haftet ihren Gläubigern nur das Gesellschaftsvermögen.

Die Gesellschaft ist Handelsgesellschaft im Sinne des Handelsgesetzbuches. Die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches finden auf Gesellschaften mit beschränkter Haftung ohne Rücksicht auf die Höhe der Erwerbsteuer Anwendung.

§ 56.

In Ansehung aller Unternehmungen, für deren Betrieb besondere Vorschriften bestehen, sind auch die Gesellschaften mit beschränkter Haftung den hiefür geltenden Vorschriften unterworfen.

Insbesondere ist die staatliche Bewilligung erforderlich:

1. zur Ausgabe von Schuldverschreibungen, die auf Inhaber lauten;
2. zur Ausgabe von Teilschuldverschreibungen selbst dann, wenn die Teilschuldverschreibungen auf Namen lauten;
3. zur Ausgabe von Kassascheinen;
4. zur Übernahme verzinslicher Geldeinlagen gegen Einlagebücher oder Einlagescheine.

Zweiter Abschnitt.

Die Stammeinlagen.

§ 57.

Jeder Gesellschafter ist verpflichtet, die von ihm übernommene Stammeinlage in voller Höhe nach Maßgabe des Gesellschaftsvertrages und der von den Gesellschaftern gültig gefaßten Beschlüsse einzuzahlen.

Soweit durch den Gesellschaftsvertrag oder durch einen gültig gefaßten Abänderungsbeschluß nichts anderes bestimmt ist, sind die Einzahlungen auf die Stammeinlagen von sämtlichen Gesellschaftern nach Verhältnis ihrer Stammeinlagen zu leisten.

Die Zahlungspflicht kann den Gesellschaftern nicht erlassen werden. Durch Kompensation mit einer Forderung an die Gesellschaft kann ihr nicht genügt werden.

Eine Leistung auf die Stammeinlage, die nicht in barem Gelde besteht oder die durch Aufrechnung einer für die Überlassung von Vermögensgegenständen zu gewährenden Vergütung bewirkt wird, befreit den Gesellschafter von seiner Verpflichtung zur Zahlung der Stammeinlage nur insoweit, als sie in Ausführung einer im Gesellschaftsvertrage getroffenen Vereinbarung geschieht.

Vorbehalte und Einschränkungen bei der Übernahme oder Zahlung von Stammeinlagen sind wirkungslos.

§ 58.

Jede Einforderung weiterer Einzahlungen nicht voll eingezahlter Stammeinlagen ist von sämtlichen Geschäftsführern zum Handelsregister anzumelden und vom Handelsgerichte zu veröffentlichen.

Für einen durch Unterlassung der Anmeldung oder durch falsche Angaben verursachten Schaden haften die Geschäftsführer dem dadurch Beschädigten persönlich zur ungeteilten Hand. Diese Ersatzansprüche verjähren in fünf Jahren von dem Tage, an

Digitized by Google

dem die beschädigte Partei von der Einforderung Kenntnis erhalten hat.

§ 59.

Ein Gesellschafter, der die auf die Stammeinlage geforderten Einzahlungen nicht rechtzeitig leistet, ist unbeschadet einer weiteren Ersatzpflicht zur Zahlung von Verzugszinsen verpflichtet. Im Gesellschaftsvertrage können für den Fall des Verzuges Konventionalstrafen festgesetzt werden.

Enthält der Gesellschaftsvertrag keine besonderen Vorschriften darüber, wie die Aufforderung zur Einzahlung zu geschehen hat, so genügt es, wenn die Aufforderung durch ein mit der Geschäftsführung betrautes Organ mittels rekommandierten Schreibens erfolgt ist.

§ 60.

Erfolgt die Einzahlung nicht rechtzeitig, so kann die Gesellschaft den säumigen Gesellschaftern unter Bestimmung einer Nachfrist für die Einzahlung den Ausschluß aus der Gesellschaft mittels rekommandierten Schreibens androhen. Die Nachfrist ist mindestens mit einem Monate vom Empfange der Aufforderung an zu bemessen. Einzelne säumige Gesellschafter von der Androhung des Ausschlusses auszunehmen, ist unzulässig.

Nach fruchtlosem Ablaufe der Nachfrist sind die säumigen Gesellschafter durch die Geschäftsführer als ausgeschlossen zu erklären und hievon abermals mittels rekommandierten Schreibens zu benachrichtigen. Mit der Erklärung der Ausschließung ist der Verlust sämtlicher Rechte aus dem Geschäftsanteile, namentlich aller hierauf geleisteten Einzahlungen verbunden.

§ 61.

Für den von dem ausgeschlossenen Gesellschafter nicht bezahlten Betrag der Stammeinlage samt Verzugszinsen haften der Gesellschaft alle seine Vormänner, die innerhalb der letzten fünf Jahre vor Erlassung der Einzahlungsaufforderung (§ 58) im Anteilbuche als Gesellschafter eingetragen waren.

Ein früherer Rechtsvorgänger haftet nur, soweit die Zahlung von dessen Rechtsnachfolger nicht zu erlangen ist. Dies ist bis zum Beweise des Gegenteiles anzunehmen, wenn letzterer innerhalb eines Monates, nachdem er zur Zahlung aufgefordert und der Rechtsvorgänger hievon benachrichtigt worden war, keine Zahlung geleistet hat. Aufforderung und Benachrichtigung haben mittels rekommandierten Schreibens zu erfolgen.

Der Rechtsvorgänger erwirbt gegen Zahlung des geschuldeten Betrages den Geschäftsanteil des ausgeschlossenen Gesellschafters.

Digitized by Google

§ 62.

Ist die Zahlung des rückständigen Betrages von Rechtsvorgängern nicht zu erlangen oder sind keine Rechtsvorgänger vorhanden, so kann die Gesellschaft den Geschäftsanteil verkaufen.

Innerhalb eines Monates kann der Verkauf aus freier Hand zu einem Preise vorgenommen werden, der den Bilanzwert des Geschäftsanteiles mindestens erreicht. Nach Ablauf der einmonatlichen Frist kann die Gesellschaft den Geschäftsanteil nur im Wege öffentlicher Versteigerung verkaufen lassen. Der Verkauf darf nicht unter der Hälfte des Bilanzwertes stattfinden.

Die Versteigerung ist durch ein hiezu befugtes Organ, durch einen Handelsmäkler oder durch das Handelsgericht der Hauptniederlassung zu bewirken, das dabei nach den Vorschriften des Verfahrens außer Streitsachen vorzugehen hat.

Der Zuschlag erlangt erst Wirksamkeit, wenn die Gesellschaft der Übertragung des Geschäftsanteils an den Ersteher zustimmt. Diese Zustimmung gilt als erteilt, wenn der Ersteher nicht binnen acht Tagen nach der Versteigerung von der Verweigerung der Zustimmung benachrichtigt worden ist.

Übersteigt der Erlös den geschuldeten Betrag, so ist der Überschuß zunächst auf den noch unberichtigten Teil der Stammeinlage in Anrechnung zu bringen. Um diesen Betrag vermindert sich die Haftung des ausgeschlossenen Gesellschafters und seiner Vormänner. Ein weiter gehender Überschuß fließt dem ausgeschlossenen Gesellschafter zu.

§ 63.

Soweit eine Stammeinlage weder von den Zahlungspflichtigen eingebracht werden kann, noch durch Verkauf des Geschäftsanteiles gedeckt wird, haben die übrigen Gesellschafter den Fehlbetrag nach Verhältnis ihrer Stammeinlagen aufzubringen.

Beiträge, die von einzelnen Gesellschaftern nicht zu erlangen sind, werden nach dem bezeichneten Verhältnisse auf die übrigen verteilt.

Falls der Geschäftsanteil nicht verkauft worden ist, erwerben die Gesellschafter im Verhältnisse ihrer Beitragsleistung einen Anspruch auf den diesem Geschäftsanteile zufallenden Gewinn und Liquidationserlös. Wenn nachträglich der Verkauf stattfindet, sind aus dem Erlöse den Gesellschaftern die von ihnen geleisteten Beiträge zurückzuerstatten, ein allfälliger Überschuß ist nach Vorschrift des § 62, Absatz 5 zu verwenden.

§ 64.

Ergibt sich trotzdem ein Ausfall, so bleibt der säumige Gesellschafter ungeachtet seines Ausschlusses hiefür verhaftet.

Digitized by Google

Ebenso wird durch den Ausschluß die Haftung des säumigen Gesellschafters und seiner Vormänner für weitere Einzahlungen nach Maßgabe des § 61 nicht berührt.

§ 65.

Die in den § 61 bis 64 bezeichneten Verpflichtungen können weder ganz noch teilweise erlassen werden.

Dritter Abschnitt.

Nachschüsse.

§ 66.

Im Gesellschaftsvertrage kann bestimmt werden, daß die Gesellschafter über den Betrag der Stammeinlagen hinaus die Einforderung von weiteren Einzahlungen (Nachschüssen) beschließen können.

Die Nachschußpflicht muß auf einen nach Verhältnis der Stammeinlagen bestimmten Betrag beschränkt werden; ohne diese Beschränkung ist eine die Nachschußpflicht festsetzende Bestimmung des Gesellschaftsvertrages wirkungslos.

Die Einzahlung der Nachschüsse ist von sämtlichen Gesellschaftern nach Verhältnis ihrer Stammeinlagen zu leisten.

§ 67.

Ist ein Gesellschafter mit der Einzahlung eines eingeforderten Nachschusses säumig, so finden, wenn nicht gleichzeitig mit der Festsetzung der Nachschußpflicht im Gesellschaftsvertrage eine andere Bestimmung getroffen worden ist, die für die Einzahlung von Stammeinlagen geltenden Vorschriften (§ 60 bis 62 und 64) Anwendung.

Ein Rechtsvorgänger haftet nur bis zu dem Betrage, auf den die Nachschußpflicht zur Zeit der Anmeldung seines Austrittes im Gesellschaftsvertrage beschränkt war.

§ 68.

Eingezahlte Nachschüsse können, soweit sie nicht zur Deckung eines bilanzmäßigen Verlustes erforderlich sind, an die Gesellschafter zurückgezahlt werden.

Die Rückzahlung kann nur an sämtliche Gesellschafter nach Verhältnis ihrer Stammeinlagen und nicht vor Ablauf von drei Monaten erfolgen, seitdem der Rückzahlungsbeschluß in der im § 49 bestimmten Art veröffentlicht worden ist.

Rückzahlungen, die ohne Beobachtung dieser Vorschriften erfolgt sind, machen den Empfänger, die mit der Geschäftsführung betrauten Organe und die übrigen Gesellschafter nach Maßgabe der Bestimmungen der § 24 und 76 haftbar.

Zurückgezahlte Nachschüsse kommen bei der Bestimmung der im Gesellschaftsvertrage festgesetzten Grenze der Nachschußpflicht nicht in Anrechnung.

Digitized by Google

In der Bilanz muß den in die Aktiva aufgenommenen Nachschußansprüchen ein gleicher Kapitalsbetrag in den Passiven gegenübergestellt werden.

Vierter Abschnitt.

Die Geschäftsanteile.

§ 69.

Der Geschäftsanteil jedes Gesellschafters bestimmt sich mangels anderweitiger Festsetzung im Gesellschaftsvertrage nach der Höhe der von ihm übernommenen Stammeinlage.

Jedem Gesellschafter steht nur ein Geschäftsanteil zu. Übernimmt ein Gesellschafter nach Errichtung der Gesellschaft eine weitere Stammeinlage, so wird sein bisheriger Geschäftsanteil in dem der erhöhten Stammeinlage entsprechenden Verhältnisse erhöht.

Wenn den Gesellschaftern über ihre Beteiligung Urkunden ausgestellt werden, so ist die Übertragung einer solchen Urkunde durch Indossament wirkungslos. Auch dürfen solche Urkunden nicht auf Inhaber lauten.

Die Ausstellung von Dividendenscheinen, von deren Einlieferung die Auszahlung des jährlichen Gewinnes abhängig gemacht wird, ist verboten und wirkungslos.

§ 70.

Die Geschäftsanteile sind übertragbar und vererblich.

Zur Übertragung von Geschäftsanteilen mittels Rechtsgeschäftes unter Lebenden bedarf es eines Notariatsaktes. Im Gesellschaftsvertrage kann die Übertragung von weiteren Voraussetzungen, insbesondere von der Zustimmung der Gesellschaft abhängig gemacht sein.

Die Übertragungsbefugnis schließt auch die Befugnis zur vertragsmäßigen Verpfändung in sich. Zu letzterer ist ein Notariatsakt nicht erforderlich.

Wenn ein Geschäftsanteil, der nur mit Zustimmung der Gesellschaft übertragbar ist, im Exekutionsverfahren verkauft werden soll, hat das Exekutionsgericht den Schätzungswert des Geschäftsanteiles festzustellen und von der Bewilligung des Verkaufes auch die Gesellschaft sowie alle Gläubiger, die bis dahin die gerichtliche Pfändung des Geschäftsanteiles erwirkt haben, unter Bekanntgabe des festgestellten Schätzungswertes zu benachrichtigen. Die Schätzung kann unterbleiben, wenn zwischen dem betreibenden Gläubiger, dem Verpflichteten und der Gesellschaft eine Einigung über den Übernahmspreis zustande kommt. Wird der Geschäftsanteil nicht innerhalb vierzehn Tagen nach Benachrichtigung der Gesellschaft durch einen von der Gesellschaft zugelassenen Käufer gegen Bezahlung eines den Schätzungswert (Übernahmspreis) erreichenden Kaufschillings übernommen, so geschieht der Verkauf

Digitized by Google

nach den Bestimmungen der Exekutionsordnung, ohne daß zu dieser Übertragung des Geschäftsanteiles die Zustimmung der Gesellschaft erforderlich ist.

§ 71.

Im Verhältnisse zu der Gesellschaft gilt nur derjenige als Gesellschafter, der als solcher im Anteilbuche verzeichnet ist.

Für die zur Zeit der Anmeldung des Überganges eines Geschäftsanteiles auf diesen rückständigen Leistungen ist der Erwerber zur ungeteilten Hand mit dem Rechtsvorgänger verhaftet.

Die Ansprüche der Gesellschaft wider den Rechtsvorgänger und umgekehrt erlöschen binnen fünf Jahren vom Tage der Anmeldung des Erwerbers.

§ 72.

Die Teilung eines Geschäftsanteiles ist, den Fall der Vererbung ausgenommen, nur zulässig, wenn im Gesellschaftsvertrage den Gesellschaftern die Abtretung von Teilen eines Geschäftsanteiles gestattet ist. Dabei kann die Zustimmung der Gesellschaft zur Abtretung von Teilen überhaupt oder doch zur Abtretung an Personen, die der Gesellschaft nicht schon als Gesellschafter angehören, vorbehalten werden.

Im Gesellschaftsvertrage kann auch die Zustimmung der Gesellschaft zur Teilung von Geschäftsanteilen verstorbener Gesellschafter unter deren Erben vorbehalten werden.

Die Zustimmung der Gesellschaft bedarf der schriftlichen Form; sie muß die Person des Erwerbers und den Betrag der Stammeinlage bezeichnen, der von dem Erwerber übernommen wird.

Die Vorschriften des § 71, ferner jene über den Mindestbetrag einer Stammeinlage und über die Mindesteinzahlung darauf finden auch bei der Teilung von Geschäftsanteilen Anwendung.

Die Abtretung von Teilen eines Geschäftsanteiles an Personen, die der Gesellschaft nicht schon als Gesellschafter angehören, sowie die Übernahme einer Verpflichtung zu solcher Teilung durch einen Gesellschafter vor Ablauf eines Jahres seit der Eintragung des Gesellschaftsvertrages in das Handelsregister ist wirkungslos.

§ 73.

Gehört ein Geschäftsanteil mehreren Mitberechtigten, so können sie ihre Rechte daraus nur gemeinschaftlich ausüben. Für Leistungen, die auf den Geschäftsanteil zu bewirken sind, haften sie zur ungeteilten Hand.

Rechtshandlungen, die von der Gesellschaft gegenüber dem Inhaber des Geschäftsanteiles vorzunehmen sind, geschehen, wenn nicht der Gesellschaft ein gemeinsamer Vertreter bekanntgegeben worden ist, mit rechtlicher Wirkung gegenüber jedem der Mitberechtigten.

Digitized by Google

§ 74.

Der Erwerb und die Pfandnahme eigener Geschäftsanteile durch die Gesellschaft ist verboten und wirkungslos.

§ 75.

Die Gesellschafter können ihre Stammeinlage nicht zurückfordern; sie haben, solange die Gesellschaft besteht, nur Anspruch auf den nach der jährlichen Bilanz als Überschuß der Aktiven über die Passiven sich ergebenden Reingewinn, soweit dieser nicht durch den Gesellschaftsvertrag oder durch einen Beschluß der Gesellschafter von der Verteilung ausgeschlossen ist.

Die Verteilung des Reingewinnes erfolgt in Ermanglung besonderer Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages nach Verhältnis der eingezahlten Stammeinlagen.

Zinsen von bestimmter Höhe dürfen für die Gesellschafter nicht bedungen noch ausbezahlt werden.

Für wiederkehrende Leistungen, zu denen die Gesellschafter nach dem Gesellschaftsvertrage neben den Stammeinlagen verpflichtet sind (§ 8), darf nach Maßgabe der im Gesellschaftsvertrage festgesetzten Bemessungsgrundsätze eine den Wert dieser Leistungen nicht übersteigende Vergütung ohne Rücksicht darauf bezahlt werden, ob die jährliche Bilanz einen Reingewinn ergibt.

Wird den Geschäftsführern oder dem Aufsichtsrate in der Zeit zwischen dem Schlusse des Geschäftsjahres und der Beschlußfassung der Gesellschafter über den Rechnungsabschluß bekannt, daß der Vermögensstand der Gesellschaft durch eingetretene Verluste oder Wertverminderungen erheblich und voraussichtlich nicht bloß vorübergehend geschmälert worden ist, so ist der nach der Bilanz sich ergebende Gewinn in einem der erlittenen Schmälerung des Vermögens entsprechenden Betrage von der Verteilung ausgeschlossen und auf Rechnung des laufenden Geschäftsjahres zu übertragen.

§ 76.

Gesellschafter, zu deren Gunsten gegen die Vorschriften dieses Gesetzes, gegen die Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages oder entgegen einem Gesellschaftsbeschlusse Zahlungen von der Gesellschaft geleistet worden sind, sind der Gesellschaft zum Rückersatze verpflichtet. Was ein Gesellschafter in gutem Glauben als Gewinnanteil bezogen hat, kann er jedoch in keinem Falle zurückzuzahlen verhalten werden.

Ist die Erstattung weder von dem Empfänger noch von den Geschäftsführern zu erlangen, so haften für den Abgang die Gesellschafter nach Verhältnis ihrer Stammeinlagen.

Beiträge, die von einzelnen Gesellschaftern nicht zu erlangen sind, werden nach dem bezeichneten Verhältnisse auf die übrigen verteilt.

Digitized by Google

Zahlungen, die auf Grund der vorstehenden Bestimmungen zu leisten sind, können den Verpflichteten weder ganz noch teilweise erlassen werden.

Die Ansprüche der Gesellschaft verjähren in fünf Jahren, sofern sie nicht beweist, daß der Ersatzpflichtige die Widerrechtlichkeit der Zahlung kannte.

III. Hauptstück.

Auflösung.

Erster Abschnitt.

Auflösung.

§ 77.

Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung wird aufgelöst:

1. durch Ablauf der im Gesellschaftsvertrage bestimmten Zeit;
2. durch Beschluß der Gesellschafter, welcher der notariellen Beurkundung bedarf;
3. durch Beschluß auf Fusion mit einer Aktiengesellschaft oder einer anderen Gesellschaft mit beschränkter Haftung;
4. durch Eröffnung des Konkurses;
5. durch Verfügung der Verwaltungsbehörde;
6. durch Beschluß des Handelsgerichtes.

Im Gesellschaftsvertrage können weitere Auflösungsgründe festgesetzt sein.

Bei Eisenbahngesellschaften ist die Wirksamkeit eines durch die Gesellschafter gefaßten Auflösungsbeschlusses von der staatlichen Genehmigung abhängig.

§ 78.

Für die genaue Erfüllung der Vorschriften der § 194 bis 196 der Konkursordnung vom 25. Dezember 1868, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1869, sind die Geschäftsführer und nach der Auflösung die Liquidatoren verantwortlich.

Geht der Antrag auf Konkurseröffnung oder die Anzeige der Zahlungseinstellung nicht von allen Geschäftsführern oder Liquidatoren aus, so ist die Konkurseröffnung dennoch auszusprechen, wenn die Zahlungseinstellung oder Überschuldung glaubhaft gemacht ist. Das Gericht hat jedoch die übrigen Geschäftsführer oder Liquidatoren vorher einzuvernehmen.

Die Einvernehmung von Geschäftsführern oder Liquidatoren, denen die Ladung wegen Abwesenheit oder wegen der Entfernung ihres Wohnsitzes nicht an dem gleichen oder dem folgenden Tage zugestellt werden kann, oder die wegen unbekannten Aufenthaltes

Digitized by Google

durch öffentliche Bekanntmachung zu laden wären, kann unterbleiben.

§ 79.

Die Auflösung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung kann von der Verwaltungsbehörde verfügt werden:

1. wenn die Gesellschaft sich rechtswidriger Handlungen schuldig macht, die das Gemeinwohl gefährden;

2. wenn die Gesellschaft Versicherungsgeschäfte oder ohne staatliche Genehmigung eines der in § 3. Absatz 2 bezeichneten Geschäfte betreibt;

3. bei konzessionspflichtigen Gesellschaften, wenn die Gesellschaft ungeachtet wiederholter Aufforderungen oder Anordnungen der Behörde sich in wesentlichen Beziehungen Überschreitungen des Gesetzes oder des Gesellschaftsvertrages zuschulden kommen läßt.

Die Auflösung zu verfügen ist in den Fällen der Z. 1 bei konzessionspflichtigen Gesellschaften das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit der Konzessionsbehörde, bei anderen Gesellschaften die politische Landesbehörde, in deren Sprengel die Gesellschaft ihren Sitz hat, und in den Fällen der Z. 2 und 3 die Konzessionsbehörde, wenn es sich um den Betrieb von Versicherungsgeschäften handelt, aber das Ministerium des Innern berufen.

Gegen die Verfügung der politischen Landesbehörde kann binnen vier Wochen der Rekurs an das Ministerium des Innern ergriffen werden. In der Entscheidung der politischen Landesbehörde ist auszusprechen, ob dem Rekurse im Hinblick auf die eintretenden öffentlichen Rücksichten aufschiebende Wirkung zugestanden werden kann oder nicht.

§ 80.

Die Auflösung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung ist auf Antrag der Finanzprokuratur durch Beschluß des Handelsgerichtes ihres Sitzes auszusprechen, wenn der Gesellschaftsvertrag der notariellen Beurkundung entbehrt, wenn er nicht die nach § 4 notwendigen Bestimmungen enthält, oder wenn eine dieser Bestimmungen den Vorschriften dieses Gesetzes widerspricht.

Für das Verfahren gelten die Bestimmungen des § 41.

§ 81.

Die Auflösung der Gesellschaft durch Zeitablauf oder Beschluß der Gesellschafter muß durch die Geschäftsführer sofort zum Handelsregister angemeldet werden. Die von der Verwaltungsbehörde rechtskräftig verfügte Auflösung ist dem Handelsgerichte von Amtswegen mitzuteilen.

Das Gericht hat die Auflösung in allen Fällen, und zwar wenn sie durch Gerichtsbeschluß rechtskräftig ausgesprochen oder wenn sie durch Konkurseröffnung erfolgt ist, von Amts wegen ungesäumt

Digitized by Google

unter Ersichtlichmachung der Art der Auflösung in das Handelsregister einzutragen.

Kommen die Geschäftsführer einer an sie ergangenen Aufforderung des Gerichtes zur Erstattung der ihnen obliegenden Anmeldung der Auflösung nicht nach, so ist die Aufforderung unter Bestimmung einer Frist mit dem Beisatze zu wiederholen, daß nach Ablauf der Frist die Auflösung unter gleichzeitiger Ernennung der Liquidatoren durch das Gericht von Amts wegen eingetragen würde. Vor Eintragung der Auflösung und Ernennung der Liquidatoren hat das Gericht die Geschäftsführer und nach Ermessen auch einen oder mehrere der mit der Geschäftsführung nicht betrauten Gesellschafter zu vernehmen.

Zweiter Abschnitt.

Liquidation.

§ 82.

Der Auflösung der Gesellschaft hat, wenn das Gesetz nichts anderes bestimmt, die Liquidation zu folgen.

Als Liquidatoren treten die Geschäftsführer ein wenn nicht durch den Gesellschaftsvertrag oder einen Beschluß der Gesellschafter eine oder mehrere andere Personen dazu bestellt werden. Doch kann das Handelsgericht auch außer dem Falle des § 81, Absatz 3, auf Antrag des Aufsichtsrates oder auf Antrag von Gesellschaftern, deren Stammeinlagen den zehnten oder den im Gesellschaftsvertrage hiefür bestimmten geringeren Teil des Stammkapitales erreichen, aus wichtigen Gründen neben diesen oder an deren Stelle andere Liquidatoren ernennen.

Gerichtlich ernannte Liquidatoren können aus wichtigen Gründen durch das Gericht, Liquidatoren, die nicht von dem Gerichte ernannt sind, durch Beschluß der Gesellschafter jederzeit abberufen werden.

Die Eintragung der gerichtlichen Ernennung oder Abberufung von Liquidatoren in das Handelsregister erfolgt von Amts wegen.

Das in § 23 für die Geschäftsführer ausgesprochene Verbot findet auf die Liquidatoren keine Anwendung.

§ 83.

Bei der Liquidation kommen die Vorschriften der Artikel 136, 137, Absatz 1, und 139 des Handelsgesetzbuches zur Anwendung.

Die Art, in welcher mehrere Liquidatoren die Vertretungsbefugnis auszuüben haben, ist stets gleichzeitig mit der Eintragung ihrer Bestellung in das Handelsregister einzutragen und kundzumachen.

Die Liquidatoren haben, selbst wenn sie von dem Gerichte ernannt sind, bei der Geschäftsführung den von den Gesellschaftern gefaßten Beschlüssen Folge zu leisten.

Digitized by Google

Die Ausschreibung weiterer Einzahlungen auf nicht voll eingezahlte Stammeinlagen ist nach Auflösung der Gesellschaft nur insoweit zulässig, als es zur Befriedigung der Gläubiger erforderlich erscheint. Die Einzahlungen sind stets nach Verhältnis der bis zur Auflösung geleisteten Einzahlungen zu fordern.

Die Verwertung des Gesellschaftsvermögens durch Veräußerung des Vermögens als Ganzes kann nur auf Grund eines Beschlusses der Gesellschafter erfolgen, dessen Erfordernisse sich nach den für den Auflösungsbeschluß geltenden Bestimmungen richten.

§ 84.

Die Liquidatoren haben bei Beginn der Liquidation die Auflösung durch die in § 22 bezeichneten öffentlichen Blätter bekanntzumachen und dabei die Gläubiger der Gesellschaft aufzufordern, sich bei den Liquidatoren zu melden. Bekannten Gläubigern ist diese besondere Mitteilung unmittelbar zu machen.

Die bei Auflösung der Gesellschaft vorhandenen und die während der Liquidation eingehenden Gelder sind zur Befriedigung der Gläubiger zu verwenden. Nicht erhobene Schuldbeträge, sowie die Beträge für betagte oder streitige Forderungen sind zurückzubehalten. Gleiches gilt von schwebenden Verbindlichkeiten.

Das erübrigende Vermögen dürfen die Liquidatoren nicht vor Ablauf von drei Monaten seit dem Tage der Veröffentlichung der durch Absatz 1 vorgeschriebenen Aufforderung an die Gläubiger unter die Gesellschafter verteilen. Die Verteilung hat in Ermanglung besonderer Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages nach dem Verhältnisse der eingezahlten Stammeinlagen zu erfolgen.

Die von Gläubigern oder Gesellschaftern nicht behobenen Beträge sind vor Beendigung der Liquidation zu Gericht zu erlegen.

§ 85.

Insoweit die vorstehenden Paragraphen nicht abweichende Anordnungen enthalten, haben alle in diesem Gesetze hinsichtlich der Geschäftsführer getroffenen Bestimmungen sinngemäß auch in Bezug auf die Liquidatoren Anwendung zu finden.

Auch hinsichtlich der Rechtsverhältnisse der Gesellschafter untereinander und gegenüber der Gesellschaft, sowie der Gesellschaft zu dritten Personen, dann der Rechte und Pflichten und der Verantwortlichkeit des Aufsichtsrates kommen die hierüber in diesem Gesetze getroffenen Anordnungen ungeachtet der Auflösung der Gesellschaft bis zur Beendigung der Liquidation zur Anwendung, soweit sich aus den Bestimmungen dieses Abschnittes und dem Wesen der Liquidation nicht etwas anderes ergibt.

§ 86.

Nach Beendigung der Liquidation haben die Liquidatoren unter Nachweisung der durch Beschluß der Gesellschafter erwirkten Entlastung bei dem Handelsgerichte um die Löschung der Liquidationsfirma anzusuchen.

Das Handelsgericht hat die Löschung in den in § 22 bezeichneten Blättern zu veröffentlichen.

Die Bücher und Papiere der aufgelösten Gesellschaft sind einem der gewesenen Gesellschafter oder einem Dritten auf die Dauer von zehn Jahren zur Aufbewahrung zu übergeben. Die Person des Verwahrers wird in Ermanglung einer Bestimmung des Gesellschaftsvertrages oder eines Beschlusses der Gesellschafter durch das Handelsgericht bestimmt.

Die Gesellschafter und deren Rechtsnachfolger behalten das Recht auf Einsicht und Benützung der Bücher und Papiere. Gläubiger der Gesellschaft können von dem Gerichte zur Einsicht ermächtigt werden.

Stellt sich nachträglich noch weiteres, der Verteilung unterliegendes Vermögen heraus, so hat das Handelsgericht der Hauptniederlassung auf Antrag eines Beteiligten die bisherigen Liquidatoren wieder zu berufen oder andere Liquidatoren zu ernennen.

§ 87.

Die Bestimmungen über die Liquidation gelangen auch dann zur Anwendung, wenn die Auflösung durch Verfügung der Verwaltungsbehörde oder Beschluß des Handelsgerichtes erfolgt.

Wurde jedoch in der Verfügung der Verwaltungsbehörde angeordnet, daß die Gesellschaftsorgane sofort ihre Tätigkeit einzustellen haben, so sind die Liquidatoren ausschließlich von dem Handelsgerichte zu ernennen. Zugleich hat das Gericht, und zwar selbst dann, wenn die Bestellung eines Aufsichtsrates im Gesellschaftsvertrage nicht vorgesehen ist, einen Aufsichtsrat zu ernennen, dem die durch das Gesetz dem Aufsichtsrate und der Beschlußfassung der Gesellschafter zugewiesenen Aufgaben zufallen.

Die Einstellung der Tätigkeit der gesellschaftlichen Organe mit der im zweiten Absatze bezeichneten Wirkung kann von der zur Auflösung zuständigen Verwaltungsbehörde auch gegenüber einer aus anderen Gründen aufgelösten Gesellschaft verfügt werden, wenn einer der in § 79 angeführten Fälle eintritt.

§ 88.

Die Liquidation unterbleibt, wenn der Staat, ein Land oder eine Gemeinde alle Geschäftsanteile einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung behufs Auflösung der Gesellschaft erworben hat oder das Vermögen einer aufgelösten Gesellschaft als Ganzes einschließlich der Schulden durch Vertrag übernimmt und erklärt, in sämtliche Verpflichtungen der Gesellschaft einzutreten, auf die Durchführung der Liqui-

Digitized by Google

dation zu verzichten und im Falle der Übernahme durch Vertrag auch die Befriedigung der Gesellschafter zu bewirken.

Der Anmeldung der Auflösung ist eine mit allen gesetzmäßigen Erfordernissen ihrer Gültigkeit versehene Erklärung über die im Sinne des ersten Absatzes übernommenen Verpflichtungen, der Anmeldung der vertragsmäßigen Übernahme überdies der Vertrag und der ihn genehmigende Beschluß der Gesellschafter anzuschließen.

Zugleich mit der Eintragung ist die Firma zu löschen. Der Übergang des Vermögens der Gesellschaft und der Schulden ist als im Zeitpunkte der Eintragung bewirkt anzusehen.

§ 89.

Die Liquidation unterbleibt, wenn das Vermögen einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung als Ganzes einschließlich der Schulden an eine Aktiengesellschaft gegen Gewährung von Aktien der letzteren oder an eine andere Gesellschaft mit beschränkter Haftung gegen Gewährung von Geschäftsanteilen dieser übertragen wird (Fusion) und beide Teile auf die Durchführung der Liquidation verzichten. Ein solcher Beschluß ist an die Erfordernisse eines Auflösungsbeschlusses gebunden. Im übrigen haben die Vorschriften des Artikels 247 des Handelsgesetzbuches sinngemäß zu gelten.

IV. Hauptstück.

Umwandlung einer Aktiengesellschaft in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

§ 90.

Der Beschluß einer Aktiengesellschaft, sich in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umzuwandeln, erlangt rechtliche Wirksamkeit erst mit der Eintragung in das Handelsregister. Der Beschluß ist an die Erfordernisse eines Auflösungsbeschlusses gebunden.

Die Anmeldung zur Eintragung muß binnen einem Monate nach Fassung des Umwandlungsbeschlusses erfolgen unter Nachweisung, daß den nachstehenden Bestimmungen entsprochen worden sei:

1. die Aktionäre der Aktiengesellschaft sind durch Bekanntmachung in den öffentlichen Blättern oder mittels rekommandierten Schreibens aufzufordern, mit dem auf ihre Aktien entfallenden Anteile an dem Vermögen der Aktiengesellschaft sich an der Gesellschaft mit beschränkter Haftung zu beteiligen;

2. die Beteiligung erfolgt in der Weise, daß jeder Aktionär, der hievon Gebrauch macht, den

Digitized by Google

seinem Anteile an dem Vermögen der Aktiengesellschaft entsprechenden Betrag als Stammeinlage übernimmt. Die in Stammeinlagen umgewandelten Aktien müssen wenigstens drei Vierteile des Grundkapitals der Aktiengesellschaft darstellen;

3. der auf jede Aktie entfallende Anteil an dem Vermögen der Aktiengesellschaft ist auf Grund einer zu diesem Zwecke aufgestellten Bilanz zu berechnen, die von der Generalversammlung mit einer Mehrheit von drei Vierteilen des in derselben vertretenen Grundkapitals genehmigt sein muß;

4. das Stammkapital der Gesellschaft mit beschränkter Haftung darf nicht geringer sein, als das Grundkapital der Aktiengesellschaft. Die Vorschriften der § 6, 13 und 14 über die Höhe des Stammkapitals und der Stammeinlagen müssen befolgt werden;

5. soweit sich die Aktionäre nicht durch Übernahme von Stammeinlagen an der Gesellschaft mit beschränkter Haftung beteiligen, muß das Stammkapital durch volleingezahlte Stammeinlagen gedeckt werden, die von anderen Personen übernommen wurden.

§ 91.

Die Anmeldung des Umwandlungsbeschlusses zur Eintragung hat unter Beobachtung der sonstigen, durch dieses Gesetz für die Eintragung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung vorgeschriebenen Erfordernisse bei dem in Hinkunft für die Gesellschaft nach deren Sitze zuständigen Handelsgerichte zu erfolgen.

Dieses hat mit der Anmeldung in sinngemäßer Anwendung der § 11 und 12 zu verfahren und, wenn es nicht zugleich das für die Aktiengesellschaft bisher zuständige Registergericht ist, den Beschluß letzterem zur Eintragung in sein Handelsregister mitzuteilen.

Zugleich mit der Eintragung des Umwandlungsbeschlusses ist die Aktiengesellschaft im Handelsregister zu löschen.

§ 92.

Von dem Tage der Eintragung der Gesellschaft mit beschränkter Haftung in das Handelsregister ist diese Gesellschaft zu Verfügungen über das Vermögen der Aktiengesellschaft berechtigt. In den bestehenden Rechtsverhältnissen gegenüber dritten Personen tritt durch die Umwandlung keine Änderung ein.

§ 93.

Insoweit ein Aktionär sich nicht an der Gesellschaft mit beschränkter Haftung durch Übernahme einer Stammeinlage beteiligt, ist ihm von der Gesellschaft der Betrag auszuzahlen, der auf seine Aktie nach der zufolge § 90, Z. 3, aufgestellten Bilanz entfällt.

Weitere Ansprüche an das Gesellschaftsvermögen stehen ihm nicht zu.

Digitized by

V. Hauptstück.

Behörden und Verfahren.

§ 94.

Auf die in diesem Gesetze vorgeschriebenen Anmeldungen, Anzeigen und Mitteilungen an das Handelsgericht und auf die dem Gerichte in dieser Hinsicht obliegende Tätigkeit finden die geltenden Vorschriften über die Behandlung der Geschäfte Anwendung, die sich auf das Handelsregister beziehen.

Sofern für die Führung des Handelsregisters über Gesellschaften mit beschränkter Haftung weitere Bestimmungen erforderlich werden, sind sie im Verordnungswege zu erlassen.

§ 95.

Konzessionspflichtige Gesellschaften mit beschränkter Haftung (§ 3 und 43) unterstehen der Staatsaufsicht, die durch die Konzessionsbehörde von Amts wegen zur Wahrung der öffentlichen Interessen geübt wird.

§ 96.

Der Konzessionsbehörde steht nebst den an anderen Stellen dieses Gesetzes ihr zugewiesenen Aufgaben hinsichtlich der konzessionspflichtigen Gesellschaften zu:

1. den Gesellschaftsvertrag und alle Abänderungen des Gesellschaftsvertrages zu genehmigen;

2. allgemeine Regeln für die Gebarung und die Rechnungslegung aufzustellen und statistische Berichte abzufordern;

3. die Gebarung der Gesellschaft zu überwachen und zu diesem Behufe in die Bücher und Papiere der Gesellschaft Einsicht zu nehmen, die notwendigen Ausweise und Aufklärungen von der Gesellschaft zu verlangen und behördliche Abgeordnete zu allen Versammlungen der Gesellschafter und der gesellschaftlichen Organe zu entsenden;

4. die Ausführung von Beschlüssen oder Verfügungen zu untersagen, durch welche der Gesellschaftsvertrag oder zwingende Vorschriften des Gesetzes verletzt oder die bei Erteilung der Genehmigung des Gesellschaftsvertrages von der Staatsverwaltung gestellten Bedingungen überschritten werden.

§ 97.

Wenn eine Gesellschaft Versicherungsgeschäfte oder, ohne hiezu durch den Gesellschaftsvertrag berechtigt zu sein oder ohne die staatliche Genehmigung

Digitized by Google

des Gesellschaftsvertrages erlangt zu haben, eines der in § 3, Absatz 2, bezeichneten Geschäfte betreibt, ist die Konzessionsbehörde, beim Betriebe von Versicherungsgeschäften aber das Ministerium des Innern berechtigt, diesen Betrieb einzustellen.

§ 98.

Die staatliche Bewilligung für die im § 56, Absatz 2, bezeichneten Geschäftszweige wird vom Finanzministerium, bezüglich der Ausgabe von Einlagebüchern im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern erteilt.

Hinsichtlich dieser Geschäftszweige stehen der Konzessionsbehörde die in § 96, Z. 3 und 4, bezeichneten Befugnisse zu.

Werden die für den Betrieb erlassenen gesetzlichen Vorschriften nicht beobachtet oder die bei der Erteilung der Bewilligung gestellten Bedingungen nicht eingehalten, so kann die Konzessionsbehörde die Bewilligung widerrufen. Wird der Betrieb dieser Geschäfte des Widerrufes ungeachtet fortgesetzt, oder erfolgt er überhaupt ohne vorausgegangene staatliche Bewilligung, so ist er von der Konzessionsbehörde einzustellen.

VI. Hauptstück.

Ausländische Gesellschaften.

§ 99.

Gesellschaften der in diesem Gesetze bezeichneten Art, die ihren Sitz außerhalb des Geltungsgebietes dieses Gesetzes haben, können im Inlande durch eine Niederlassung Geschäfte betreiben, wenn sie vor Beginn dieses Geschäftsbetriebes bei dem durch den Sitz der Niederlassung bestimmten Handelsgerichte die Eintragung einer inländischen Niederlassung in das Handelsregister erwirken.

Zur Eintragung ist eine Anmeldung erforderlich, der eine beglaubigte Abschrift des Gesellschaftsvertrages und die Zeichnung der zur Zeichnung der Firma der inländischen Niederlassung berechtigten Personen in beglaubigter Form beizuschließen sind.

§ 100.

Die Eintragung ist zu versagen, wenn die Gesellschaft nicht nachweist:

1. daß sie in dem Staate, in dem sich ihr Sitz befindet, nach dessen Gesetzen rechtlich besteht;

2. daß sie für ihren gesamten Geschäftsbetrieb im Inlande eine zur gültigen Zeichnung der Firma ihrer inländischen Niederlassung berechtigte Vertretung bestellt hat, deren Mitglieder im Inlande ihren Wohnsitz haben;

Digitized by Google

3. falls einer der in § 3, Absatz 2, bezeichneten Geschäftszweige zum Gegenstande des Unternehmens gehört, daß sie die staatliche Genehmigung erhalten hat;

4. daß in dem Staate, dem die Gesellschaft angehört, die inländischen Gesellschaften gleicher Art zur Errichtung von Niederlassungen auf Grundlage der Gegenseitigkeit gleich den dort einheimischen Gesellschaften zugelassen sind.

§ 101.

Soweit nicht Staatsverträge oder durch das Reichsgesetzblatt kundgemachte Regierungserklärungen bestehen, vermöge deren die ausländische Gesellschaft sich nach ihrer gesetzlichen Grundlage als eine Gesellschaft der in diesem Gesetze bezeichneten Art darstellt und die Beobachtung der Gegenseitigkeit gewährleistet ist, muß der Nachweis hiefür durch eine vom Justizministerium im Einvernehmen mit den beteiligten Ministerien ausgestellte Erklärung erbracht werden. Diese Erklärung ist für das Gericht bindend.

Kann der Bestand der Gegenseitigkeit nicht nachgewiesen werden, so bedarf es zur Eintragung einer besonderen Zulassungsbewilligung des Ministeriums des Innern.

§ 102.

Auf die Anmeldung finden die § 11 und 12 sinngemäß Anwendung.

Der Veröffentlichung unterliegen:

1. die Firma und der Sitz der Gesellschaft und der inländischen Niederlassung;

2. der Gegenstand des Unternehmens;

3. die Höhe des Stammkapitales;

4. bei konzessionspflichtigen Gesellschaften das Datum der Genehmigungsurkunde;

5. wenn der Gesellschaftsvertrag eine Beschränkung der Dauer der Gesellschaft enthält, der Zeitpunkt der Auflösung;

6. wenn der Gesellschaftsvertrag Bestimmungen über die Art enthält, in der die von der Gesellschaft ausgehenden Bekanntmachungen zu veröffentlichen sind, diese Bestimmungen;

7. Name, Beruf und Wohnsitz der Mitglieder der für das Inland bestellten Vertretung und die Bestimmungen über die Art, in der sie ihre Willenserklärungen abzugeben haben.

§ 103.

Die Erstattung aller weiteren Anmeldungen zum Handelsregister obliegt der für das Inland bestellten Vertretung der Gesellschaft.

Die Wirksamkeit von Änderungen der in das Handelsregister eingetragenen Tatsachen ist hinsichtlich

Digitized by Google

der inländischen Niederlassung lediglich nach dem Zeitpunkte der im Inlande erfolgten Eintragung zu beurteilen.

Werden weitere Niederlassungen im Inlande errichtet, so sind die erste als inländische Hauptniederlassung, die übrigen als inländische Zweigniederlassungen zu bezeichnen. Auf die inländische Hauptniederlassung finden die in dem gegenwärtigen Gesetze bezüglich der Hauptniederlassungen enthaltenen Bestimmungen, auf die Zweigniederlassungen die Vorschriften für Zweigniederlassungen inländischer Gesellschaften sinngemäß Anwendung.

§ 104.

Die für das Inland bestellte Vertretung hat über die inländischen Geschäfte besondere ordnungsmäßige Bücher zu führen.

Die Pflicht, beim Betriebe von Bankier- oder Geldwechslergeschäften den Rechnungsabschluß zu veröffentlichen (§ 22), besteht auch für ausländische Gesellschaften.

§ 105.

Die Auflösung der inländischen Niederlassungen einer ausländischen Gesellschaft kann in sinngemäßer Anwendung des § 79 erfolgen. Außerdem kann sie von der politischen Landesbehörde, in deren Sprengel die inländische Hauptniederlassung ihren Sitz hat, verfügt werden:

1. wenn die Gesellschaft in ihrem Heimatstaate rechtlich zu bestehen aufgehört oder die volle Verfügungs- und Verkehrsfähigkeit hinsichtlich ihres Vermögens verloren hat;

2. wenn die für das Inland bestellte Vertretung nicht mehr besteht und deren neuerliche Bestellung binnen drei Monaten, nachdem die Gesellschaft vom Handelsgerichte dazu aufgefordert worden ist, nicht erfolgt;

3. wenn sich ergibt, daß der Staat, dem die Gesellschaft angehört, in der Behandlung inländischer Gesellschaften gleicher Art die Gegenseitigkeit nicht beobachtet.

Die Auflösung ist auf Antrag der Finanzprokuratur durch Beschluß des Handelsgerichtes, in dessen Sprengel die inländische Hauptniederlassung ihren Sitz hat, auszusprechen, wenn die Eintragung entgegen den Vorschriften des § 100 bewilligt wurde; für das Verfahren gelten die Bestimmungen des § 41.

Die Abwicklung der Geschäfte der inländischen Niederlassungen hat unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen über die Liquidation von Gesellschaften mit beschränkter Haftung zu erfolgen.

Digitized by Google

§ 106.

Die Vorschriften dieses Gesetzes über konzessionspflichtige Gesellschaften, dann die Bestimmungen der § 56 und 94 bis 98 finden auf ausländische Gesellschaften sinngemäß Anwendung.

VII. Hauptstück.

Steuer- und gebührenrechtliche Bestimmungen.

§ 107.

Gesellschaften mit beschränkter Haftung unterliegen, abgesehen von den unten folgenden Bestimmungen über die Höhe der Steuer, der Besteuerung nach den für Aktiengesellschaften geltenden Bestimmungen des II. Hauptstückes des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R. G. Bl. Nr. 220, betreffend die direkten Personalsteuern, und finden daher auch die Bestimmungen der Artikel V ff., sowie die Bestimmung des § 11, Absatz 4, des genannten Gesetzes auf die Steuern dieser Gesellschaften Anwendung; doch wird an Stelle der in § 100 des Personalsteuergesetzes enthaltenen Bestimmungen das Ausmaß der Steuer für diese Gesellschaften wie folgt, festgesetzt:

Bei einem steuerpflichtigen Reinertrage bis einschließlich	100.000 K	mit 5%,
	200.000 K	„ 6%,
	300.000 K	„ 7%,
	400.000 K	„ 8%,
	500.000 K	„ 9%,

bei einem steuerpflichtigen Reinertrage über 500.000 K mit 10%.

Die Steuer darf jedoch nicht weniger betragen als Eins vom Tausend des eingezahlten Stammkapitales nebst dem noch aushaftenden Kapitalsbetrage eines aufgenommenen Obligationsanlehens (Minimalsteuer).

§ 108.

Soweit ausländische Gesellschaften in Betracht kommen, ist der Minimalsteuer nur der auf das inländische Geschäft entfallende Teil des gesamten Anlagekapitales, als welcher der gemäß § 112 der hierländigen Gebührenbemessung unterzogene Betrag anzusehen ist, zugrunde zu legen; soweit die Voraussetzungen der Minimalbesteuerung nicht gegeben sind, unterliegt der hierländigen Besteuerung nur der im inländischen Geschäftsbetriebe erzielte Reinertrag, doch bestimmt sich die Höhe des anzuwendenden Steuerfußes nach der Höhe des Gesamtreinertrages.

Digitized by Google

§ 109.

Gesellschaften mit beschränkter Haftung haben die Skalagebühr für den Gesellschaftsvertrag (Tarifpost 55, B, 2, c des Gesetzes vom 13. Dezember 1862, R. G. Bl. Nr. 89) vor dessen Eintragung in das Handelsregister unmittelbar zu entrichten.

Es ist jedoch gestattet, daß diese Gebühr, soferne die Stammeinlagen nicht sogleich voll eingezahlt werden oder die Zulässigkeit der Einforderung von Nachschüssen festgesetzt wird, von jeder geforderten Einzahlung zur Zeit der Fälligkeit einer jeden derselben entrichtet werde, wogegen die Urkunden über die geleisteten Teilzahlungen gebührenfrei sind. Ist nur eine Teilzahlung gefordert, aber eine Mehrzahlung angenommen worden, so ist die Gebühr für die Mehrzahlungen binnen vierzehn Tagen nach deren Leistung zu entrichten.

Die Begünstigung des Artikels IV. lit. c des Gesetzes vom 10. Juli 1865, R. G. Bl. Nr. 55, findet auf die Coupons der von Gesellschaften mit beschränkter Haftung ausgegebenen Teilschuldverschreibungen Anwendung.

§ 110.

Werden Sachen an eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung bei deren Errichtung von jemandem übertragen, welcher zu einem oder mehreren Gesellschaftern in einem persönlichen Verhältnisse steht, das nach den allgemeinen Gebührenvorschriften eine Gebührenermäßigung begründet (Familiengründung), so ist diese Ermäßigung nach Verhältnis der Geschäftsanteile der betreffenden Gesellschafter ebenso anzuwenden, als ob die Übertragung nicht an die Gesellschaft als solche, sondern an die Gesellschafter erfolgt wäre.

Diese Begünstigung tritt jedoch bezüglich der Immobiliargebühr nur insoweit ein, als in dem Gesellschaftsvertrage die Übertragung der Geschäftsanteile der begünstigten Personen an andere, bezüglich welcher nicht die gleiche Begünstigung eingetreten wäre, durch freiwillige Rechtsakte unter Lebenden innerhalb der ersten fünf Jahre nach Errichtung des Gesellschaftsvertrages an die Zustimmung der Gesellschaft gebunden ist. Durch die Erteilung der Zustimmung innerhalb dieses Zeitraumes wird die Begünstigung bezüglich der Immobiliargebühr ganz oder teilweise verwirkt. Jede solche Zustimmungserteilung ist von der Gesellschaft binnen acht Tagen, bei Vermeidung der im § 80 des Gebührengesetzes vom 9. Februar 1850, R. G. Bl. Nr. 50, vorgesehenen nachteiligen Folge, dem zur Gebührenvorschreibung berufenen Amte anzuzeigen.

§ 111.

Die in § 109 bezeichnete Gebühr ist bei der Umwandlung einer Aktiengesellschaft in eine Gesell-

Digitized by Google

schaft mit beschränkter Haftung ohne Rücksicht auf die Eigenschaft des übertragenen Vermögens, jedoch nur von dem Betrage zu entrichten, um welchen das Stammkapital der neuen Gesellschaft das Grundkapital der Aktiengesellschaft übersteigt. Die Gebührenpflicht allfälliger Nachschüsse wird hiedurch nicht berührt.

Der Übergang der unbeweglichen Sachen der Aktiengesellschaft an die Gesellschaft mit beschränkter Haftung ist sowohl von der Immobiliargebühr, als auch von der Eintragungsgebühr befreit, wogegen eine Unterbrechung der Gebührenäquivalentspflicht bezüglich dieser unbeweglichen Sachen im Sinne der Anmerkung 3 zur Tarifpost 106, B, c, des Gesetzes vom 13. Dezember 1862, R. G. Bl. Nr. 89, aus diesem Anlasse nicht eintritt.

§ 112.

Ausländische Gesellschaften mit beschränkter Haftung, welche ihre Geschäfte im Inlande gewerbsmäßig betreiben wollen, haben von jenem Teile ihres Einlagen- und Obligationskapitales, welchen sie dem inländischen Geschäftsbetriebe zu widmen beabsichtigen, jedenfalls aber von keinem geringeren Betrage, als von dem vierten Teile dieses Kapitales, die Gebühr nach Skala II unmittelbar zu entrichten. Die Höhe des Kapitalsbetrages, von welchem diese Gebühr zu bemessen ist, wird mit Berücksichtigung der Verhältnisse vom Finanzministerium nach freiem Ermessen bestimmt, und es haben die Gesellschaften zu diesem Zwecke vor Beginn des Geschäftsbetriebes im Inlande, sowie vor jeder Erhöhung des dem inländischen Geschäftsbetriebe gewidmeten, gebührenpflichtigen Kapitalsbetrages die erforderlichen Nachweisungen der Finanzbehörde zu erstatten.

Die § 8 und 11 des Gesetzes vom 18. September 1892, R. G. Bl. Nr. 171, finden auf diese Gebühr sinngemäße Anwendung.

Auf Teilschuldverschreibungen ausländischer Gesellschaften mit beschränkter Haftung finden außerdem die § 1 bis 3, dann 6 bis 12 des Gesetzes vom 18. September 1892, R. G. Bl. Nr. 171, Anwendung.

VIII. Hauptstück.

Strafbestimmungen.

§ 113.

Ein Vergehen begeht, wer vorsätzlich als Geschäftsführer, als Mitglied des Aufsichtsrates oder

als Liquidator einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung bewirkt, zustimmt oder nicht hindert, daß den Gesellschaftern Urkunden über ihre Beteiligung oder Dividendenscheine ausgestellt werden, die auf Inhaber oder an Ordre lauten, oder eine auf die Zulässigkeit der Indossierung hinweisende Bemerkung enthalten.

§ 114.

Ein Vergehen begeht, wer:

1. als Geschäftsführer in den zum Zwecke der Eintragung der Gesellschaft oder der Eintragung der Erhöhung oder Herabsetzung des Stammkapitals in das Handelsregister gemäß § 10, 47 oder 50 abzugebenden Erklärungen oder

2. als Geschäftsführer in dem gemäß § 25 zu führenden Anteilbuche oder in der auf Grund des Anteilbuches dem Handelsgerichte vorzulegenden Liste

vorsätzlich eine zur Täuschung über den Vermögensstand einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung geeignete falsche Angabe macht.

§ 115.

Ein Vergehen begeht, wer vorsätzlich als Geschäftsführer, als Mitglied des Aufsichtsrates oder als Beauftragter einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung in den Versammlungsprotokollen, Rechnungsabschlüssen, Bilanzen, Geschäftsberichten, in einer öffentlichen Mitteilung oder in einer öffentlichen Aufforderung zur Beteiligung an dem Unternehmen den Vermögensstand der Gesellschaft falsch darstellt oder eine Tatsache verschweigt, deren Verschweigung über den Vermögensstand der Gesellschaft zu täuschen geeignet ist.

§ 116.

Die Strafe der unter § 113 bis 115 bezeichneten Vergehen ist Arrest von einer Woche bis zu einem Jahre, womit Geldstrafe von 1000 bis zu 20.000 Kronen verbunden werden kann.

§ 117.

Die Strafbestimmungen dieses Gesetzes sind nur soweit anzuwenden, als die Handlung nicht unter eine strengere strafrechtliche Bestimmung fällt.

Die allgemeinen Bestimmungen des Strafgesetzes vom 27. Mai 1852, R. G. Bl. Nr. 117, gelten auch für die durch dieses Gesetz festgesetzten Vergehen.

Das Verfahren steht den Gerichtshöfen erster Instanz zu.

Digitized by Google

IX. Hauptstück.

Schlußbestimmung.

§ 118.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, das sechs Monate nach seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, und mit der Erlassung der zu dessen Durchführung erforderlichen Vorschriften sind Mein Justizminister und Meine Minister des Innern, der Finanzen, des Handels, der Eisenbahnen und des Ackerbaues beauftragt.

Digitized by Google

Inhalt.

I. Hauptstück.

Organisatorische Bestimmungen.

Erster Abschnitt.

Errichtung der Gesellschaft (§ 1—14) 1

Zweiter Abschnitt.

Die gesellschaftlichen Organe.

1. Titel. Die Geschäftsführer (§ 15—27) 6
2. Titel. Der Aufsichtsrat (§ 28—32) 11
3. Titel. Die Versammlung der Gesellschafter (§ 33—42) 13

Dritter Abschnitt.

Abänderungen des Gesellschaftsvertrages.

1. Titel. Allgemeine Bestimmungen (§ 43—45) 18
2. Titel. Erhöhung des Stammkapitals (§ 46, 47) 19
3. Titel. Herabsetzung des Stammkapitals (§ 48—52) 20

Vierter Abschnitt.

Zweigniederlassungen (§ 53, 54) 22

II. Hauptstück.

Rechtsverhältnisse der Gesellschaft und der Gesellschafter.

Erster Abschnitt.

Rechtsverhältnisse der Gesellschaft (§ 55, 56) 23

Zweiter Abschnitt.

Die Stammeinlagen (§ 57—65) 24

Digitized by Google

Dritter Abschnitt.

Nachschüsse (§ 66—68) 27

Vierter Abschnitt.

Die Geschäftsanteile (§ 69—76) 28

III. Hauptstück.

Auflösung.

Erster Abschnitt.

Auflösung (§ 77—81) 31

Zweiter Abschnitt.

Liquidation (§ 82—89) 33

IV. Hauptstück.

Umwandlung einer Aktiengesellschaft in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung (§ 90—93) 36

V. Hauptstück.

Behörden und Verfahren (§ 94—98) 38

VI. Hauptstück.

Ausländische Gesellschaften (§ 99—106) 39

VII. Hauptstück.

Steuer- und gebührenrechtliche Bestimmungen (§ 107—112) 42

VIII. Hauptstück.

Strafbestimmungen (§ 113—117) 44

IX. Hauptstück.

Schlußbestimmung (§ 118) 46

Erläuternde Bemerkungen

zu dem

Entwurfe eines Gesetzes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung.

I. Allgemeiner Teil.

Gegen Ende des Jahres 1897 regte die Handels- und Gewerbekammer in Eger die gesetzliche Einführung einer neuen Gesellschaftsform für Vereinigungen mit beschränkter Haftung sämtlicher Teilnehmer, nach dem Muster der in Deutschland durch das Reichsgesetz vom 20. April 1892 bereits verwirklichten Gesellschaften mit beschränkter Haftung, an.

Im Anschlusse daran erging an die übrigen Handelskammern eine Umfrage, die mit einer einzigen Ausnahme dahin beantwortet wurde, daß in der Einführung dieser Gesellschaftsform ein hervorragendes Mittel zur Belebung von Handel und Industrie erblickt werden müßte. Auf demselben Standpunkte stehen der Industrierat und auch die inländischen wissenschaftlichen Kreise, die zu wiederholten Malen in Aufsätzen und Gutachten Gelegenheit fanden, zu dieser Frage besonders Stellung zu nehmen.

Bei Beurteilung des Gewichtes, das diesen Äußerungen vom legislativ-politischen Gesichtspunkte aus beizumessen ist, muß zunächst untersucht werden, ob das Bedürfnis nach einer neuen Gesellschaftsform anzuerkennen und ob es nicht schon unter der Herrschaft des geltenden Rechtes zu befriedigen sei. Für kaufmännische Unternehmungen im Sinne des Handelsgesetzbuches — und solche kommen hier offensichtlich in erster Linie in Betracht — gewährt dieses Gesetz nur zwei Grundformen des gesellschaftlichen Betriebes. Die eine, verwirklicht in den Formen der offenen Handelsgesellschaft und der Kommanditgesellschaft, beruht auf der persönlichen Haftung der Teilnehmer (bei der Kommanditgesellschaft wenigstens eines der Teilnehmer) für alle Gesellschaftsschulden. Die zweite, verwirklicht in der Aktiengesellschaft, läßt den Gläubigern als Rechtssubjekt ein aus Beiträgen der Teilnehmer gebildetes Zweckvermögen gegenübertreten. Daß diese Beiträge nur in der Form von Aktien aufgebracht werden können, hat im Laufe der auf die Erlassung des Handelsgesetzbuches gefolgten wirtschaftlichen Entwicklung eine Lücke geschaffen. Die Aktie, in welcher die gesellschaftliche Beteiligung an eine Urkunde als Träger des Rechtes geknüpft ist, hat gänzlich den Charakter eines Handelsobjektes, einer Ware angenommen. Dies führte schon unter der Herrschaft des Konzessionssystems zu einer Reihe von für die Gesellschaft mitunter recht lästigen Rechtssätzen zwingenden Charakters. Noch weit strenger aber mußte sich infolge dessen das Recht der Aktiengesellschaft gestalten, als von dem Konzessionssysteme abgegangen wurde, wie dies nicht nur die reichsdeutschen Novellen aus den Jahren 1870, 1884 und 1897, sondern auch andere moderne Gesetzgebungen zeigen.

Sowohl von dem Konzessionszwange, als von der übergroßen Strenge des zwingenden Rechtes dort frei zu werden, wo das Bedürfnis der Kapitalsbeschaffung nicht zu dem Mittel der Emission von Aktien drängt, der Gesellschaftsanteil daher nicht Handelsartikel wird und damit der Grund für die strengen Bestimmungen des Aktienrechtes wenigstens zum Teil hinfällig wird, ist daher ein wirtschaftliches Bedürfnis, dessen Berechtigung nicht in Abrede gestellt werden kann.

Digitized by Google

Daneben läuft aber noch eine andere Entwicklung. In der Kommanditgesellschaft spielt die Person des persönlich haftenden Gesellschafters nicht immer jene ausschlaggebende Rolle, die das Gesetz ihm einräumen wollte. Es ist daher begreiflich, wenn die Frage aufgeworfen wird, ob den Kommanditisten nicht auch die Möglichkeit eines Geschäftsbetriebes eingeräumt werden könne ohne Hinzutritt des zuweilen tatsächlich nur als Strohmann auftretenden persönlich haftenden Gesellschafters.

Beide Gesichtspunkte bilden die entgegengesetzten Pole eines Kreises, innerhalb dessen in dem deutschen Reichsgesetze das vorhandene Bedürfnis Befriedigung gefunden hat, das sich kurz dahin charakterisieren läßt: Aktiengesellschaft ohne Aktien, Kommanditgesellschaft ohne persönlich haftenden Gesellschafter.

Als besondere Beispiele für dieses Bedürfnis seien, unter Zugrundelegung der Gutachten der Handelskammern, erwähnt: Der Fortbetrieb eines Unternehmens durch die Erben des bisherigen Inhabers (sogenannte Familiengesellschaften); der Betrieb von Unternehmungen, deren Rentabilität sich mit einer gewissen Verläßlichkeit im vorhinein nicht beurteilen läßt (Ausnützung von Patenten, Exportgesellschaften); der Fortbetrieb eines in Zahlungsstockungen geratenen Unternehmens für Rechnung der Gläubigerschaft; der Betrieb eines Verkehrsunternehmens von rein lokaler Bedeutung durch an Ort und Stelle aufgebrachtes Kapital. Das Gebiet des Handels- und Industrieunternehmens verlassend, wird man noch eine Reihe von Betrieben anderer Art, namentlich auch der Urproduktion finden, für welche die Form der Teilhabergesellschaft sich besonders eignet. Endlich kann noch auf Betriebe zu rein sozialen Zwecken hingewiesen werden, deren das moderne Leben mit seiner Vielgestaltigkeit stets neue erzeugt.

Wenn auch von gewissen eng begrenzten Gebieten (bergrechtliche Gewerkschaften, Reedereien, Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften) abgesehen wird, die einer Ausdehnung auf andere Zwecke nicht fähig oder dazu doch ungeeignet sind, waren trotzdem Vereinigungen ähnlicher Art, wie sie das deutsche Reichsgesetz auf eine allgemeine gesetzliche Grundlage gestellt hat, dem österreichischen Rechte schon bisher nicht völlig fremd. Aus älterer Zeit haben sich eigentümliche Gebilde, in denen die gesellschaftliche Beteiligung als Realrecht mit einer Liegenschaft verbunden ist, in gewissen Stadtkommunitäten, insbesondere in den Braubürgerschaften der Sudetenländer erhalten. Aber auch unter der Herrschaft des Vereinsgesetzes vom 26. November 1852, R. G. Bl. Nr. 253, konnten mit staatlicher Genehmigung solche Erwerbsgesellschaften entstehen und sind auch, wenngleich in äußerst geringer Zahl, entstanden.

Unter entsprechender Anwendung dieses Gesetzes könnte auch noch weiterhin die Konzessionierung von Vereinen erfolgen, deren innere Struktur sich, wenn dies als zweckmäßig erachtet wird, schon heute mehr oder weniger dem deutschen Gesetze anpaßt. Formell wäre dabei sogar jener Weg gangbar, der hinsichtlich der Aktiengesellschaften mit der Verordnung vom 20. September 1899, R. G. Bl. Nr. 175, betreten wurde, nämlich die Aufstellung von gesellschaftlichen Regeln, deren Aufnahme in das Vereinsstatut als Bedingung der Konzessionierung angesehen würde. Allein bei der Verschiedenartigkeit der Verhältnisse, denen das deutsche Reichsgesetz in überaus glücklicher Weise Rechnung zu tragen verstanden hat, wäre die Aufstellung allgemein anwendbarer Konzessionsbedingungen kaum möglich. Noch mehr rät von der Betretung des vorerwähnten Weges ab, daß damit nicht dem Wunsche entsprochen würde, Unternehmungen, die für die Kapitalsbeschaffung nicht an den Geldmarkt appellieren, von staatlicher Genehmigung und Beaufsichtigung zu befreien, eine Beaufsichtigung aber weder durch die wirtschaftliche Natur und Bedeutung der Unternehmungen, von gewissen Betrieben abgesehen, geboten, noch bei der voraussichtlich großen Zahl solcher Gesellschaften durchführbar wäre. Endlich geht offenkundig das Streben der Geschäftswelt dahin, in einer neuen Gesellschaftsform ein Mittel zur Erlangung einer günstigeren Steuerbehandlung für Unternehmungen mäßigen Umfanges zu finden. Eine solche Begünstigung, deren Berechtigung innerhalb gewisser Grenzen von der Regierung anerkannt wird, läßt sich aber nur im Gesetzgebungswege verwirklichen.

Mochten aber diese theoretischen Erwägungen noch so sehr den Wunsch nach Übernahme des deutschen Reichsgesetzes in seinen grundlegenden Gedanken unterstützen, einen Wunsch, in dem alle der Regierung erstatteten Gutachten übereinstimmen, so lag es doch nahe, einen solchen Schritt nicht zu tun ohne ausreichende Erfahrungen darüber, inwieweit sich das deutsche Gesetz als wichtiges Hilfsmittel wirtschaftlicher Entfaltung bewährt habe. Als sich um die Wende des Jahrhunderts Anzeichen einer Unterbrechung der Periode höchsten industriellen Aufschwungs zeigten, schien es daher geraten, zunächst die weitere Entwicklung der Dinge abzuwarten, da noch keinerlei Erfahrungen dafür vorlagen, welchen Einfluß auf die Gesellschaften mit beschränkter Haftung eine Krise üben werde. Die bisnun in die Öffentlichkeit gelangten Ziffern lassen den Schluß zu, daß die neue Gesellschaftsform, wenn sie auch eine größere Widerstandsfähigkeit als die Aktiengesellschaft nicht bewies, doch ihre volle Lebensfähigkeit erprobt habe.

Digitized by Google

Nach dem deutschen „Ökonomist" (1898, Seite 53, wiedergegeben in der zweiten Auflage des Kommentars von Förtsch) betrug die Zahl der Neugründungen von Gesellschaften mit beschränkter Haftung:

im Jahre	1892	63	Gesellschaften mit	28,864.700	Mark Kapital
„ „	1893	162	„ „	68,667.404	„ „
„ „	1894	254	„ „	112,456.000	„ „
„ „	1895	297	„ „	149,711.100	„ „
„ „	1896	376	„ „	128,483.700	„ „
„ „	1897	640	„ „	136,491.300	„ „
also insgesamt		1.792	Gesellschaften mit	624,674.204	Mark Kapital.

Nach einer Mitteilung in den Conrad'schen Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik, III. Folge, Band 24, S. 70, wurden von 1898 bis April 1902 ungefähr 4400 weitere Neugründungen vollzogen, so daß im ersten Dezennium im ganzen 6200 Gesellschaften mit einem Gesamtkapitale von rund 2.282 Millionen Mark gegründet wurden.

Wenn auch diese über Erwarten rasche Entfaltung und Ausbreitung zum größeren Teile in eine Periode wirtschaftlichen Aufschwunges ungewöhnlicher Art fällt, hat sie doch auch während der Depressionsperiode nicht erheblich nachgelassen. Daher kann nicht gezweifelt werden, daß diese Gesellschaftsform sich die größte Beliebtheit zu erringen wußte und einem vorhandenen wirtschaftlichen Bedürfnisse entsprach.

Freilich darf nicht übersehen werden, daß die Medaille auch ihre Kehrseite hat. Nach der zuletzt genannten Quelle sind von den 6200 im ersten Dezennium der Wirksamkeit des deutschen Reichsgesetzes gegründeten Gesellschaften in derselben Zeitperiode 1455, das ist 23·5 Prozent, infolge Ablauf der vertragsmäßigen Gesellschaftsdauer, Übergang zu anderen Gesellschaftsformen, Liquidation, Konkurs eingegangen.

Nach einzelnen Betriebsgruppen gruppiert, trat das Verschwinden von Gesellschaften mit beschränkter Haftung ein bei

24	von	211	Verkehrs- und Transportunternehmungen (inklusive Waggonfabriken);
87	„	214	Elektrizitätswerken;
62	„	241	Wasser-, Eis-, Gas- und Beleuchtungs- oder Beheizungswerken;
750	„	3.744	sonstigen Industrieunternehmungen;
113	„	456	Geld- und Kreditinstituten, Plantagen, Bau- und Terraingesellschaften;
419	„	1.234	Gesellschaften mit anderen Zwecken.

In der letzten Gruppe ist die Zahl der Auflösungen die relativ größte; dies dürfte wohl nicht ausschließlich darauf zurückzuführen sein, daß in diese Gruppe vermutlich alle Gesellschaften mit vertragsmäßig beschränkter Dauer fallen, sondern wohl auch darauf, daß hieher die Gründungen mit höchst ephemeren Zwecken gehören.

Von besonderem Interesse für die Beurteilung der neuen Gesellschaftsform ist die Statistik der Konkurseröffnungen über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung. Nach der Publikation in den Vierteljahresheften zur Statistik des Deutschen Reiches wurde der Konkurs über solche Gesellschaften verhängt

1895	in	6 Fällen
1896	„	21 „
1897	„	12 „
1898	„	25 „
1899	„	27 „
1900	„	40 „
1901	„	100 „
1902	„	84 „

Digitized by Google

Zur Illustration dieser Ziffern sei noch nachstehendes hervorgehoben:

In den drei letzten, an Konkurseröffnungen über Gesellschaften mit beschränkter Haftung besonders reichen Jahren weist die Konkursstatistik des Deutschen Reiches an Konkurseröffnungen auf

	1900	1901	1902
Gesellschaften mit beschränkter Haftung . .	40	100	84
Aktiengesellschaften	18	48	35
Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften .	21	29	38
Kommanditgesellschaften	21	38	38
Offene Handelsgesellschaften	300	416	359

Aus den vorgeführten Ziffern ist der Schluß zu ziehen, daß die auf ein Zweckvermögen beschränkten Gesellschaftsformen (Aktiengesellschaft und Gesellschaft mit beschränkter Haftung) allerdings überhaupt eine geringere Widerstandsfähigkeit gegen wirtschaftliche Erschütterungen entwickeln als die Gesellschaftsformen, bei denen eine persönliche Haftung der Teilnehmer in mehr minder ausgedehntem Umfange zu dem Zweckvermögen hinzutritt. Dies kann aber nach Ansicht der Regierung nicht als Argument gegen die Zulassung einer so tief in das Wirtschaftsleben des Nachbarreiches eingedrungenen Gesellschaftsform neben der Aktiengesellschaft verwertet werden, sondern mahnt nur zu großer Vorsicht in den einzelnen Bestimmungen des Gesetzes.

Wenn in dem Gesagten die Rechtfertigung dafür liegt, daß die Regierung der von der Egerer Handelskammer gegebenen Anregung folgt, so ist darin auch schon ein Fingerzeig gegeben, daß hiebei im wesentlichen der Weg einzuschlagen ist, den die Gesetzgebung des Deutschen Reiches gewiesen hat. Wenn die neue Gesellschaftsform es ermöglichen soll, einerseits Gesellschaften zu bilden, die sich von der Kommanditgesellschaft nur durch das Fehlen eines persönlichen haftenden Gesellschafters unterscheiden, anderseits solche, die der Aktiengesellschaft nahe kommen, ohne daß den Anteilen der Charakter von Aktien zukommt, so muß eine weitgehende Freiheit der inneren Organisation eingeräumt werden, die es ermöglicht, sich nach Bedarf dem einen oder dem anderen dieser entgegengesetzten Pole mehr zu nähern. Auf diesem Wege gelang es dem deutschen Gesetze, einen Rahmen zu schaffen, innerhalb dessen sich die verschiedenartigsten Bedürfnisse des modernen Wirtschaftslebens frei betätigen können. Nur bei Annahme der gleichen Grundlage, wenn auch im einzelnen mit gewissen, teils durch die Erfahrung, teils durch die Rücksichtnahme auf die österreichischen Verhältnisse sich aufdrängenden Modifikationen, kann daher erwartet werden, daß eine neue Gesellschaftsform wirklich befruchtend auf die wirtschaftliche Entwicklung der Kapitalsassoziation einwirken werde.

Gestattet diese Bewegungsfreiheit in der inneren Einrichtung der neuen Gesellschaft demnach auch eine weitgehende Annäherung an die Aktiengesellschaft, so bleibt doch immer der einschneidende Unterschied bestehen, daß hier durch eine Reihe von Vorschriften die Ausbildung eines Handels mit Geschäftsanteilen und eines Marktes hiefür ausgeschlossen wird. Unter dieser Voraussetzung kann das Maß der Normen zwingender Natur, mit denen das Gesetz ausgestattet werden muß, sich innerhalb jener Grenzen halten, die, nach Ausschluß der Kapitals- und Teilnehmergewinnung im Wege des freien Wettbewerbes auf dem Effektenmarkte, erforderlich sind, um eine Benachteiligung der Gläubiger durch illegitime Umtriebe oder selbst nur durch eine allzu leichtfertige Geschäftsgebarung und eine zu weit gehende Majorisierung der schwächeren Elemente unter den Teilhabern zu verhüten.

Immerhin darf nicht unerwähnt bleiben, daß zwei juristische Autoritäten von anerkannter Bedeutung, Goldschmidt und Bähr, gegen den Entwurf des deutschen Reichsgesetzes ihre Stimme erhoben haben. Die Bedenken Goldschmidts sind zweifacher Art. Vor allem tritt er der Anerkennung der juristischen Persönlichkeit solcher Vereinigungen entgegen, die nur zu vorübergehenden Zwecken gebildet werden. Daß die neue Gesellschaftsform unter Umständen solchen Zwecken dienen soll und kann, vermag nicht geleugnet zu werden. Goldschmidt will daher die Frage, ob einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung juristische Persönlichkeit zuzuerkennen sei, mit Rücksicht auf die konkreten Umstände von Fall zu Fall entschieden wissen. Es mag dahingestellt bleiben, ob eine solche Forderung vom wissenschaftlichen und konstruktiven Standpunkte aus gerechtfertigt sei, jedenfalls müßte ihre Erfüllung in der Praxis die bedenklichsten Folgen nach sich ziehen. Die Frage, ob einer Vereinigung juristische Persönlichkeit oder nur das Wesen einer Gesellschaft im Sinne der römischen societas zukommt, ist von zu einschneidender Bedeutung für die verschiedenartigen Beziehungen des privaten und öffentlichen Rechtes, als daß sie von der Ungewißheit eines im Streitfalle ergehenden Urteilspruches oder einer verwaltungsbehördlichen Einzelentscheidung abhängig gemacht werden dürfte. Die dadurch bedingte prekäre Lage solcher Gesellschaften mit beschränkter Haftung würde aber

Digitized by Google

noch bedenklicher, wenn die zur Entscheidung von Fragen des öffentlichen Rechtes berufenen Instanzen die Frage anders lösen sollten als die von der Privatrechtsnorm ausgehenden Gerichte, oder wenn infolge einer Änderung des Gesellschaftsvertrages die Frage für eine bestimmte Gesellschaft anders für die Vergangenheit und anders für die Zukunft entschieden werden müßte.

Das Gesetz muß daher wohl, ohne daß es deshalb den Anspruch erhebt, der wissenschaftlichen Entwicklung des Begriffes der juristischen Person Schranken zu ziehen, unzweideutig aussprechen, daß der Gesellschaft mit beschränkter Haftung die Eigenschaft eines von der Person der Teilnehmer unabhängigen Zweckvermögens ebenso zukommt wie der Aktiengesellschaft und der Genossenschaft. Diese Konstruktion ergibt sich als notwendige Folge des Verschwindens jedweden persönlich mit seinem ganzen Vermögen haftenden Gesellschafters aus einer Erwerbsgesellschaft. Dadurch nimmt das dem Unternehmen zugrunde liegende Kapital den Charakter eines Zweckvermögens an.

Die Zulassung einer solchen Rechtsexistenz zur Erreichung bloß vorübergehender Zwecke kann als nicht ganz unbedenklich erscheinen. Allein es liegt kein Grund vor, schwerwiegende wirtschaftliche Interessen in dieser Richtung strenger zu beurteilen als immaterielle Zwecke, die als Entstehungsgrund von Vereinen mit Korporationseigenschaft trotz ihrer vorübergehenden Natur durch das Gesetz vom 15. November 1867, R. G. Bl. Nr. 134, schon längst anerkannt sind.

Das andere Bedenken Goldschmidts drückt sich in der Befürchtung aus, daß die neue Gesellschaftsform die in der historischen Entwicklung des Gesellschaftswesens nicht minder wie in den Erfordernissen eines reellen Kredites begründeten Vergesellschaftungen unter persönlicher Haftung eines oder mehrerer Gesellschafter allmählich verdrängen könnte. Dieses Bedenken ist einerseits durch die Entwicklung des Gesellschaftswesens im Deutschen Reiche hinlänglich widerlegt. Andrerseits darf auch nicht verkannt werden, daß allzugroße Ängstlichkeit gegenüber dieser Gefahr Unternehmungen unterbinden würde, für die zwar alle sonstigen Bedingungen gegeben sind, die aber an dem Mangel persönlich haftender Teilnehmer scheitern. Von besonderer Bedeutung wird dies für die Frage der sogenannten Familiengesellschaften, die aus Anlaß der Wiederaufnahme der Aktienreform in industriellen Kreisen vielfach erörtert wurde. Bisher kam nicht selten ein wohlfundiertes Unternehmen mit dem Tode des Inhabers zum Stillstande, weil sich für die Fortführung weder ein Erbe mit dem vollen Einsatze seiner Person und seines ganzen Vermögens gewinnen ließ, noch aus demselben Grunde die Form der offenen oder der kommanditierten Handelsgesellschaft gewählt werden konnte. Den einzigen Ausweg gewährte und auch dies nur in wenigen Fällen, die Aktiengesellschaft, deren wirtschaftlicher Funktion und innerer Organisation allerdings diese Art der Verwendung kaum entsprechen konnte. Künftig wird man sich, wie dies im Deutschen Reiche vielfach geschah, mit Erfolg der Gesellschaft mit beschränkter Haftung bedienen können, um solche Unternehmen einer Familie zu erhalten.

Endlich erheben Goldschmidt und Bähr Bedenken gegen das Prinzip der beschränkten Haftung überhaupt, dahin gehend, daß es den Risikobetrieb mehrt, das Interesse an dem Gedeihen und Bestande des betriebenen Unternehmens dagegen mindert und den Gläubiger vielfach in eine üblere Lage versetzt als den Schuldner. Kann auch diesen Bedenken um so weniger ihre Bedeutung abgesprochen werden, als gerade die Entwicklung des Aktienrechtes die Notwendigkeit außerordentlich strenger Maßregeln zur Verhütung von Mißbräuchen augenfällig dargetan hat, so ist doch auf der anderen Seite nicht zu übersehen, daß, wer einmal sein Kapital bewirtschaftet, in der Regel dasselbe leisten wird, ob er für das ganze oder nur für einen Teil tätig ist. Der Unternehmungsgeist muß vielmehr eher gestärkt werden, wenn nicht über jedem Unternehmen, für das die Form der Aktiengesellschaft nicht gewählt werden kann, das Damoklesschwert der persönlichen Haftbarkeit einzelner Teilnehmer hängt. Unsicherheit der Kreditverhältnisse und Mißbrauch des Kredites durch gewissenlose und frivole Verschleuderung fremder Kapitalien sind aber unter dem System der unbeschränkten Haftung ebenso denkbar und möglich, wie unter dem der beschränkten Haftung. Überdies wird kein solider Geschäftsmann den hauptsächlichsten Schutz gegen Verluste in der persönlichen Haftung des Schuldners suchen, sondern in seiner persönlichen Vorsicht. Erfahrungsgemäß spielt denn auch bei der Kreditfähigkeit einer Gesellschaft die unbeschränkte Haftung ihrer Mitglieder nur eine untergeordnete Rolle.

Auf dem Gebiete des österreichischen Rechtes stehen übrigens in diesem Punkte weiter reichende Erfahrungen zu Gebote, als in Deutschland zur Zeit der Einführung der neuen Gesellschaftsform. Die Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften mit beschränkter Haftung bestehen hier seit mehr als einem Vierteljahrhundert; sie haben eine ausgedehnte Verbreitung gefunden und haben hinsichtlich ihrer Kreditbasis keine größere Anfechtung erfahren, als jene, der auch die Unternehmungen mit unbeschränkter Haftung eines oder mehrerer oder selbst aller Teilnehmer ausgesetzt sind. Einige traurige Erfahrungen der letzten Zeit haben sogar bewiesen, daß auch Unternehmungen der letzteren Art, die auf sehr breiter Basis ruhen, gegen schwere Krisen nicht geschützt sind, wenn auf einzelne Personen allzu blindes Vertrauen gesetzt wird.

Digitized by Google

Nach dem vorliegenden Entwurfe bleibt allerdings die Sicherheit der Gläubiger einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung hinter jener einer Genossenschaft mit beschränkter Haftung dadurch zurück, daß bei der letzteren jeder Genossenschafter noch mit einem seiner Einlage gleichkommenden Betrage haftet. Deshalb wurde von mancher Seite eine analoge Haftung auch als Postulat für Gesellschaften mit beschränkter Haftung aufgestellt. Es ist nicht in Abrede zu stellen, daß die gesetzliche Statuierung einer subsidiären Haftung der Gesellschafter, wenn auch vielleicht mit einer minder hoch gesteckten Grenze, zu den allerwertvollsten Garantien gegen eine zu intensive Schädigung der Gläubiger im Falle des Zusammenbruches gehören und dadurch manchen Vorkommnissen vorbeugen würde, die geeignet sein können, über den engeren Kreis, in dem sie sich ereigneten, hinauswirkend den Kredit der ganzen Gesellschaftsform zu erschüttern und das Urteil über dieselbe ungünstig zu beeinflussen. Dem steht jedoch das Bedenken entgegen, daß die ganze Struktur der Genossenschaft Einlagen von geringer Höhe voraussetzt, die Haftung für den doppelten Betrag daher von jedem Teilnehmer ohne allzu großes Risiko übernommen werden kann, während bei der neuen Gesellschaftsform die Statuierung einer über die Stammeinlagen hinausreichenden Haftung für Unternehmungen, an denen wenige Personen mit bedeutenden Einlagen sich beteiligen wollen, in vielen Fällen ein unübersteigliches Hindernis bilden kann.

Soviel daher auch dafür sprechen mag, die subsidiäre Haftung als Mittel zur kräftigeren Fundierung der neu zuzulassenden Unternehmungen und der Abwehr der aus ihrer Zulassung drohenden Gefahren heranzuziehen, hielt es die Regierung doch für geratener, darauf in ihrem Gesetzentwurfe zu verzichten und eine Abschwächung der aus der Fundierung eines Unternehmens auf ein festes Grundkapital sowohl für die Gesellschafter als für die Gläubiger sich unleugbar ergebenden Gefahr auf anderem Wege zu suchen. Der Punkt, von dem aus eine solche Gefahr zumeist sich entwickelt, ist eine unkontrollierte Geschäftsführung durch eine oder wenige Personen, denen uneingeschränktes Vertrauen entgegengebracht wird. Die Erfahrung lehrt, daß dagegen eine noch so strenge zivil- und strafrechtliche Haftung dieser Personen keinen ausreichenden Schutz gewährt. Ohne bereits hier des näheren in die Erörterung der Art der vom Entwurfe vorgesehenen Kontrolle einzugehen, sei nur erwähnt, daß er — abweichend vom deutschen Gesetze — für Gesellschaften größeren Umfanges den Aufsichtsrat obligatorisch vorschreibt und bei Gesellschaften ohne Aufsichtsrat mit zwingender Kraft den Gesellschaftern die Einsicht in die Geschäftsgebarung einräumt. Außerdem ermöglicht er den Gläubigern, in jedem Augenblicke sich darüber Gewißheit zu verschaffen, ob das ganze Stammkapital in dem Gesellschaftsvermögen investiert ist oder ob ein Teil desselben noch im Zahlungsversprechen der Gesellschafter aushaftet.

Wenn der Entwurf im übrigen sich auch an die Prinzipien des deutschen Reichsgesetzes eng anlehnt, enthält er doch naturgemäß eine Reihe von Abweichungen in den Einzelbestimmungen, deren Begründung dem besonderen Teile der erläuternden Bemerkungen vorbehalten wird. Hier sei nur erwähnt, daß die wesentlichsten dieser Abweichungen auf Ausnahmen behufs besserer Verwendbarkeit der neuen Gesellschaftsform für Eisenbahnen und Seeschiffahrtsgesellschaften, auf die Verhinderung der Vereinigung mehrerer gesonderter Geschäftsanteile in einer Hand, auf die Ausgestaltung der Nichtigerklärung und auf die Beseitigung einer unbeschränkten Nachschußpflicht sich beziehen.

Digitized by Google

II. Besonderer Teil.

I. Hauptstück.

Organisatorische Bestimmungen.

Erster Abschnitt.

Errichtung der Gesellschaft.

§ 1.

Die neue Gesellschaftsform soll, wie im Deutschen Reiche, den Namen Gesellschaft mit beschränkter Haftung führen. Dieser Name bringt das charakteristische Merkmal der Gesellschaft, die auf das Gesellschaftskapital beschränkte Haftung der Gesellschaft gegenüber ihren Gläubigern, mit wünschenswerter Klarheit zum Ausdrucke und läßt — mag auch weder die Gesellschaft noch die beschränkte Haftung ein ausschließliches Merkmal dieser Personenvereinigung bilden — doch in leichtverständlicher Weise den Unterschied zwischen ihr und der Aktiengesellschaft, sowie der Genossenschaft mit beschränkter Haftung genügend hervortreten. Endlich wird die gleichartige Bezeichnung der hier und im Deutschen Reiche auf gleichartiger Grundlage aufgebauten Gesellschaftsform den wechselseitigen Verkehr der geschäftlichen Kreise beider Staaten ohne Zweifel fördern und erleichtern.

Gleich dem deutschen Gesetze vermeidet aber auch der Entwurf eine Definition der neuen Gesellschaft mit Rücksicht auf deren zahlreiche Berührungspunkte mit den bestehenden Gesellschaftsformen, insbesondere mit der Aktiengesellschaft und auf den Mangel eines in allen Fällen prägnant hervortretenden Unterscheidungsmerkmales. Eine alle unterscheidenden Merkmale bezeichnende Definition würde gesetzestechnisch die größten Schwierigkeiten bereiten und trotzdem der Anfechtung nicht entrückt sein. Es empfiehlt sich deshalb, die Feststellung einer Definition der wissenschaftlichen Forschung zu überlassen.

Auch darin schließt sich der Entwurf dem deutschen Gesetze an, daß er die Gesellschaft mit beschränkter Haftung weder zu der einzig zulässigen Assoziationsform für die Erreichung bestimmter Zwecke macht, noch ihr in dem Zwecke, dem das von ihr betriebene Unternehmen dienen soll, weitere Beschränkungen auflegt als jeder physischen Person, die ein wirtschaftliches Unternehmen betreibt: der Zweck darf in beiden Fällen weder gesetzwidrig noch unsittlich sein. Damit wird für die neue Gesellschaftsform jener Zustand gesetzlich rezipiert, der tatsächlich für die Aktiengesellschaft besteht.

Die einzige Schranke, die dem Betriebe von Unternehmungen durch Gesellschaften mit beschränkter Haftung gezogen wird, besteht in der Bestimmung des § 1, Absatz 2, wonach diese Gesellschaften von dem Betriebe von Versicherungsgeschäften jeder Art ausgeschlossen werden sollen. Dies beruht auf der Erwägung, daß die neue Gesellschaftsform an sich ihrem Charakter wie ihrer inneren Einrichtung nach keine genügende Gewähr für den aufrechten Betrieb eines Versicherungsunternehmens bieten würde. Hiezu kommt, daß der Betrieb von Versicherungsgeschäften nach den geltenden Vorschriften aus öffentlichen Rücksichten einer ununterbrochenen, besonders eingehenden Aufsicht der Staatsverwaltung unterstellt ist und bei der wachsenden volkswirtschaftlichen und sozialpolitischen Bedeutung der Unternehmungen dieser Art wohl auch für die Zukunft unterstellt bleiben muß.

Die Grundsätze, die gegenwärtig für die Art der Ausübung dieser Staatsaufsicht maßgebend sind, sind in der Ministerialverordnung vom 5. März 1896, R. G. Bl. Nr. 31, gekennzeichnet, mit der die Errichtung, Einrichtung und Geschäftsgebarung von Versicherungsunternehmungen einheitlich geregelt wurden. Auch muß hervorgehoben werden, daß die strengen Vorschriften dieser Verordnung sich in der Praxis im allgemeinen bewährt haben, so daß kein Grund vorliegt, von den darin niedergelegten Grundsätzen für die Zukunft abzugehen. Die Handhabung der Staatsaufsicht nach diesen Grundsätzen gegenüber Versicherungsunternehmungen, die von Gesellschaften mit beschränkter Haftung betrieben würden, wäre aber angesichts der heterogenen Einrichtungen dieser Gesellschaftsform undurchführbar. Schließlich muß noch bemerkt werden, daß sich auf dem Gebiete des Versicherungswesens ein Bedürfnis nach neuen Formen privater Vergesellschaftung neben den bisher zugelassenen Formen der Aktiengesellschaften und der auf dem Prinzipe der Wechselseitigkeit beruhenden Vereine nicht gezeigt hat.

Fraglich könnte es sein, ob nicht auch für Bankgeschäfte die neue Gesellschaftsform auszuschließen sei. Allein eine feste Grenze zwischen dem bloßen Geldwechslergeschäfte und Wertpapierhandel einerseits und den eigentlichen Bankgeschäften andrerseits wäre sehr schwer zu ziehen; die ersteren auch auszuschließen,

Digitized by Google

läge aber gar kein Grund vor. Der Entwurf glaubt der Sicherheit des Publikums bei dieser Art von Geschäften daher genügend Rechnung zu tragen durch die aus dem deutschen Gesetze übernommene Pflicht zur öffentlichen Rechnungslegung (§ 22) und durch die in § 3 und 56 und § 96 und 98 statuierte Konzessionspflicht und Staatsaufsicht.

§ 2 und 3.

Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung muß — wie bereits in dem allgemeinen Teile der erläuternden Bemerkungen ausgeführt wurde — als juristische Person in dem Sinne eines von der Person der einzelnen Teilnehmer losgelösten Zweckvermögens konstruiert werden. Dessenungeachtet kann zwar den Gesellschaftern die Freiheit eingeräumt werden, durch Vorbehalt ihrer Zustimmung zu jedem Wechsel in der Person der Mitglieder (§ 70), durch Zulassung einer Kündigung oder sonstiger im § 77 nicht erwähnter Auflösungsgründe die Wechselbeziehungen zwischen dem Bestande der Gesellschaft und der Person der Teilnehmer möglichst eng zu gestalten; allein auf die Struktur der Gesellschaft darf dies, wenn solche gleichmäßig auf alle Fälle anwendbar sein soll, keinen Einfluß ausüben.

Wie im geltenden Handels- und Genossenschaftsrechte muß daher auch hier die Eintragung in das Handelsregister zum rechtserzeugenden Momente für die Gesellschaft erklärt werden.

Insoweit für den Betrieb bestimmter Unternehmungen, für die Betriebsanlagen u. s. w. eine Genehmigung erforderlich ist, bleibt derselben auch die Gesellschaft mit beschränkter Haftung als Unternehmerin unterworfen (vgl. § 56). Für gewisse im § 3 aufgezählte Betriebe macht aber das Gesetz die Gesellschaft selbst, nicht bloß das von einer Gesellschaft, die ohne Konzessionszwang gegründet wurde, zu betreibende Unternehmen konzessionspflichtig, weil eine wirksame und zweckentsprechende Ausübung der Staatsaufsicht die Möglichkeit einer Einflußnahme auf die Struktur der Gesellschaft und demgemäß auch auf den Inhalt des Gesellschaftsvertrages gebieterisch erheischt.

§ 4.

Gewisse Bestimmungen müssen im Gesellschaftsvertrage getroffen sein, wenn anders er eine genügende Grundlage für eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung bilden soll. Diese unentbehrlichen Bestimmungen sind unter Ziffer 1 bis 4 im ersten Absatze dieses Paragraphen taxativ aufgezählt.

Durch den hier aufgezählten Vertragsinhalt erscheint Wesen und Zweck der Gesellschaft, ihre Kreditbasis und ihre Stellung im Wirtschaftsleben für den einzelnen Fall hinlänglich charakterisiert. Weitere Festsetzungen sind insoferne entbehrlich, als deren Mangel im Vertrage durch Dispositivnormen des Gesetzes ersetzt wird.

An die im ersten Absatze aufgezählten Bestimmungen reiht das deutsche Gesetz an der entsprechenden Stelle einige solche, die zwar nicht im Gesellschaftsvertrage getroffen werden müssen, aber doch nur im Wege des Gesellschaftsvertrages getroffen werden dürfen, so daß eine außerhalb des Vertrages über den betreffenden Punkt unter den Gesellschaftern zustande gekommene Vereinbarung unverbindlich ist. Auch der Entwurf kennt eine Anzahl solcher Bestimmungen. Aber da ihre Aufzählung an dieser Stelle ebensowenig vollständig sein könnte wie jene des deutschen Gesetzes, schien es besser, zur Vermeidung von Irrtümern überhaupt darauf zu verzichten und an jeder einzelnen Stelle des Gesetzes es besonders hervorzuheben, wenn die Gültigkeit einer Festsetzung der Gesellschafter von der Aufnahme in den Gesellschaftsvertrag abhängen soll. (Vgl. § 6, Absatz 4, § 8, 28, Absatz 2, 66 u. a. m.)

Dagegen erscheint es allerdings als ein Gebot der Vorsicht, in das Gesetz (§ 4, Absatz 2) eine Norm über solche Festsetzungen im Gesellschaftsvertrage aufzunehmen, die einer zwingenden Vorschrift des Gesetzes widerstreiten. Durch diese Norm soll jeder Zweifel beseitigt werden, daß die konstitutive Wirkung, die der Eintragung des Gesellschaftsvertrages und seiner Abänderung zukommt, zwar gesetzlich zulässige Festsetzungen erst zur rechtsgiltigen Existenz bringt, aber nicht unzulässigen Festsetzungen Rechtsgiltigkeit verleiht. Die Wirkung der Norm wird eine doppelte sein: Das Handelsgericht wird angewiesen, die Eintragung des Gesellschaftsvertrages oder einer Abänderung desselben zu versagen, wenn darin eine Festsetzung vorkommt, die zwingendes Recht verletzt. Sollte aber dennoch die Eintragung bewilligt worden sein, so begründet die Festsetzung für die davon Betroffenen keine Rechtsfolgen. Sofern durch den Bestand solcher unwirksamer Festsetzungen aber öffentliche Interessen berührt werden sollten, trifft überdies für die Beseitigung § 41 und 80 Vorsorge.

Für den Gesellschaftsvertrag ist, abweichend von der sonst für Handelsgeschäfte geltenden Formlosigkeit (Artikel 317 H. G. B.), eine bestimmte Form vorgeschrieben. Ein bloß mündlicher Vertrag kann schon wegen

Digitized by Google

des besonderen Charakters der Gesellschaft mit beschränkter Haftung nicht als zureichend erachtet werden. Allein auch die einfache schriftliche Form kann nicht genügen. Denn der Gesellschaftsvertrag bildet hier nicht bloß, wie bei der offenen Handelsgesellschaft und bei der Kommanditgesellschaft, die rechtliche Grundlage des Gesellschaftsverhältnisses für die Gesellschafter untereinander, sondern er ist, weil darin die Höhe des Stammkapitals und der einzelnen Stammeinlagen festgesetzt und damit die Grenze für die Haftung jedes einzelnen Gesellschafters gegeben ist, die Kreditbasis des ganzen Unternehmens. Es scheint daher das Erfordernis der Errichtung in der für den Abschluß von Rechtsgeschäften solennsten, mit den Vorzügen einer öffentlichen Urkunde ausgestatteten Form eines Notariatsaktes unabweisbar.

Eine andere Form des Beitrittes zu einer projektierten Gesellschaft, als die des Vertragsabschlusses durch sämtliche Vertragsteilnehmer (Gesellschafter), insbesondere die bei der Aktiengesellschaft beliebte Form der sogenannten Sukzessivgründung (Artikel 208, Absatz 3 H. G. B.) zuzulassen, erscheint mit Rücksicht auf die Bedürfnisse, denen die neue Gesellschaftsform entgegenkommen soll, entbehrlich. Dies widerspräche überdies deshalb dem Wesen der neuen Gesellschaft, weil damit ein Appell an das große Publikum ermöglicht würde, dem das Gesetz gerade auf jede Weise entgegenzuwirken strebt. Denn auf die strengen Vorschriften des Aktiengesetzes über den Gründungshergang und über die Gebarung der Gesellschaft konnte für die neue Gesellschaft nur unter der Voraussetzung verzichtet werden, daß die Heranziehung geschäftlich unerfahrener Teilnehmer, wenn nicht unmöglich gemacht, so doch tunlichst erschwert werde.

Die Intervention Bevollmächtigter beim Vertragsabschlusse kann freilich trotzdem nicht ausgeschlossen werden, wenn anders die Gründung unter Umständen nicht von vornherein geradezu unmöglich gemacht werden soll. Die Beschaffenheit der Vollmacht aber muß notwendig den Vorschriften des bürgerlichen Rechtes (§ 1008 a. b. G. B.) angepaßt sein. Außerdem lassen der Umfang der Verpflichtungen, die unter Umständen von einem Gesellschafter übernommen werden, ebenso wie die Lücke, die in der Glaubwürdigkeit des in Form einer öffentlichen Urkunde abgeschlossenen Vertrages entstehen würde, wenn nicht auch die Legitimation des nicht im eigenen Namen Kontrahierenden mit der gesetzlich zulässigen Form höchster Glaubwürdigkeit ausgestattet wäre, das Erfordernis der Beglaubigung der Unterschrift des Mandanten als selbstverständlich erscheinen.

§ 5.

Als Handelsgesellschaft (§ 55) muß die Gesellschaft mit beschränkter Haftung notwendig eine Firma haben. Den Grundsätzen des im Handelsgesetzbuche niedergelegten Firmenrechtes würde es entsprechen, in Anbetracht der beschränkten Haftung sämtlicher Gesellschafter nur eine Sachfirma zuzulassen. Auch könnte durch die ausdrückliche Gestattung der Beibehaltung der Firma eines bereits bestehenden, in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelten Unternehmens dem von dem geltenden Handelsrechte als legitim anerkannten Bedürfnisse nach Aufnahme von Personennamen ausreichend Rechnung getragen werden. Da jedoch bei Beratung des deutschen Reichsgesetzes seitens der Handels- und Industriekreise mit besonderer Intensität die Forderung nach Zulassung der Aufnahme von Namen einzelner Teilhaber in die Firma erhoben und auch durchgesetzt wurde, schien es der Regierung geboten, einer analogen Norm die Aufnahme in den vorliegenden Entwurf nicht zu versagen, obschon die Bedenken nicht verschwiegen werden sollen, die gegen die Durchbrechung des Prinzips erhoben werden können, daß die Namen nicht persönlich haftender Gesellschafter in einer ursprünglichen Firma nicht vorkommen sollen.

In jedem Falle muß die Firma die zusätzliche Bezeichnung: „Gesellschaft mit beschränkter Haftung" in unverkürzter Form enthalten, um eine Verwechslung mit der Genossenschaft mit unbeschränkter Haftung hintanzuhalten. In dem Begriffe des Zusatzes ist es von selbst gelegen, daß diese Formel den stehenden Schluß jeder solchen Firma zu bilden hat. Auch macht dieser Zusatz einen weiteren, das Gesellschaftsverhältnis andeutenden Zusatz überflüssig.

Absatz 3 ist bestimmt, Irreführungen des Publikums vorzubeugen. Absatz 4 wurde aufgenommen, um den in Deutschland über diesen Punkt aufgetauchten Zweifeln zu begegnen.

§ 6 und 7.

Wenn bei der Kommanditgesellschaft die Kreditbasis hauptsächlich in der persönlichen Haftung eines oder mehrerer Gesellschafter liegt, wenn bei der Genossenschaft als wirtschaftliche Grundlage die Interessengemeinschaft der Teilnehmer und deren über ihre Einlage hinausreichende subsidiäre Haftung dient, so bedarf es dagegen bei der neuen Gesellschaftsform einer anderen Vermögensgrundlage. Diese kann für eine Gesellschaftsform, die den verschiedenartigsten, nicht einmal notwendig an dauernde Betriebsanlagen irgend

Digitized by Google

welcher Art gebundenen Unternehmungen dienen soll, nur in einem ziffermäßig bestimmten, daher für jedermann erkennbaren Stammkapital gefunden werden, das den dauernden Grundstock des Unternehmens und zugleich insofern ein sicheres Befriedigungsobjekt für die Gläubiger zu bilden hat, als es einer Vermögensverminderung durch Zahlungen an die Gesellschafter Schranken setzt.

Es muß jedoch als unumgänglich notwendig bezeichnet werden, sich nicht mit dem Erfordernisse eines festen Stammkapitals an sich zu begnügen, sondern zugleich auch die Zulassung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung von dem Vorhandensein eines gewissen Mindestkapitals abhängig zu machen. Unter einer bestimmten Grenze kann das Bedürfnis nach Kapitalsassoziation überhaupt nicht mehr anerkannt werden; es würde wirtschaftlich nicht nur kein Vorteil, sondern ein nicht abzuleugnender Nachteil sein, wenn eine Überzahl unbedeutender und ungenügend fundierter Gesellschaften entstehen würde, die den Keim des Unterganges von Anfang an in sich tragen und bei denen ein hinreichendes Interesse der Teilnehmer an dem Unternehmen nicht wach erhalten werden kann. Dabei wird jedoch nicht mehr gefordert werden dürfen, als zur Verhütung dieses Nachtheiles unbedingt erforderlich erscheint. Die neue Gesellschaftsform soll nicht etwa zum privilegierten Herrschaftsgebiete des Großkapitals gemacht werden, sie soll vielmehr gerade den Bedürfnissen von Unternehmungen mäßigen Umfanges entgegenkommen und die Zwecke erfüllen, denen sie auch im Wirtschaftsleben des Deutschen Reiches dient. Von den durch Neukamp, „Zeitschrift für Volkswirtschaft" 1899, Seite 345, mit Ende Februar 1898 gezählten 1839 Gesellschaften hatten nun:

| | | |

bestehender Unternehmungen und für die Gründung von Familiengesellschaften gelegen sein könnten, so muß der Standpunkt des Entwurfes gerechtfertigt erscheinen.

Für die Höhe der Stammeinlagen fehlt es, mangels einer diesbezüglichen Publikationspflicht, an statistischen Behelfen. Doch wird sich in dieser Richtung um so weniger ein starkes Abweichen von den Grundsätzen des deutschen Reichsgesetzes empfehlen, als gegen eine höhere Bemessung der Mindesteinlage dieselben Bedenken sprechen wie bei der Abgrenzung des Stammkapitals und als eine zu niedrige Bestimmung hier dieselben Gefahren herbeiführen würde wie dort. Die Kammern empfehlen denn auch in überwiegender Mehrzahl den Betrag von 500 Kronen als Mindesteinlage. Es geschieht dies ausdrücklich durch die Kammern in Wien, Salzburg, Pilsen, Brünn, Brody und Czernowitz. Dagegen schlägt Prag 1000, Lemberg sogar 2000 Kronen, auf der anderen Seite Reichenberg 200, Leoben nur 100 Kronen vor. Allein unter den Betrag von 500 Kronen herunterzugehen, würde dem Bestreben zuwiderlaufen, nicht leistungsfähige und unerfahrene Personen von der Beteiligung fern zu halten. Würde aber die Stammeinlage zu hoch gegriffen, so würde dadurch auch die neue Gesellschaftsform im wesentlichen zu einem Privileg des Großkapitals gemacht und ihre Verwendung für gewisse Zwecke ausgeschlossen, die bisher nur durch Genossenschaftsbildung oder, mangels der Voraussetzungen hiefür, im Assoziationswege überhaupt nicht erreichbar waren.

Die Ausnahmen für Eisenbahn- und Seeschiffahrtsgesellschaften werden an geeigneter Stelle besonders gerechtfertigt werden.

Das Verbot der Übernahme mehrerer Stammeinlagen durch einen Gesellschafter stellt sich als Ausfluß der im Entwurfe weit strenger als im deutschen Gesetze durchgeführten Scheidung der neuen Gesellschaft von der Aktiengesellschaft dar. Während bei der letzteren das Kapital in gleiche Anteile oder doch in Gruppen gleicher Anteile zerlegt ist, als deren Träger das Papier (die Aktie) erscheint, ruht die Beteiligung an der Gesellschaft mit beschränkter Haftung wie bei der offenen und Kommanditgesellschaft auf dem durch Vertrag begründeten Eintritte der einzelnen Teilhaber. Jeder auf diese Weise erworbene Anteil bildet ein Ganzes, das naturgemäß keinem der übrigen Anteile gleich zu sein braucht.

Dagegen sieht der Entwurf von dem im deutschen Gesetze aufgestellten Erfordernisse der Teilbarkeit durch hundert deshalb ab, weil dieses Erfordernis rein technischer Natur schon bei der ursprünglichen Festsetzung des Geschäftsanteiles zu Schwierigkeiten führen, jedenfalls aber bei der Teilung des Geschäftsanteiles und in anderen Fällen nicht immer mit Erfolg aufrechterhalten werden kann.

Wie bei der Aktiengesellschaft durch das Erfordernis eines ziffermäßig bestimmten Grundkapitals die Möglichkeit nicht verschlossen wird, Sacheinlagen, sogenannte Apports zu machen, so muß dies auch bei der Gesellschaft mit beschränkter Haftung zugelassen werden. Inwieweit hiefür besondere Vorsichten nötig sind, muß im Zusammenhange mit dem ganzen Aufbau der neuen Gesellschaft und im Zusammenhange mit den überhaupt für sie erforderten Kautelen beurteilt werden. Es kann sich dabei um zwei Momente handeln: Einerseits bedürfen bei der Aktiengesellschaft die Aktionäre eines besonderen Schutzes, sofern sie auf Grund von Subskriptionseinladungen zeichnen und sofern durch eine übertriebene Bewertung von Apports die Grundlage für einen hohen Anfangskurs der Aktien angestrebt wird, deren sich die ursprünglichen Übernehmer baldigst entledigen. Andrerseits sollen die Gläubiger in der Beurteilung der Anlagen, in denen das Kapital investiert ist, nicht irregeführt werden.

Bei einer Gesellschaft, deren Anteile nicht Gegenstand des Handels sind, zu der ferner ganz unerfahrene Personen in größerer Zahl als Teilhaber nicht leicht herangezogen werden können, bei der endlich die rechtsverbindliche Übernahme der Einlagen nur in einem Akte durch gleichzeitige Vereinbarung sämtlicher Teilnehmer stattfinden kann, ist nun jedenfalls ein so strenger Komplex von Vorsichtsmaßregeln zum Schutze der Gesellschafter nicht erforderlich, wie bei der Aktiengesellschaft. Vom Standpunkte der Gläubiger aus aber kann nur gefordert werden, daß ihnen zur Kenntnis gebracht werde, von welchen Gesellschaftern, in welchem Umfange und für welchen Kapitalsanteil Apports gemacht werden, das ist die in Geld ausgedrückte Stammeinlage ganz oder zum Teile nicht bar eingezahlt, sondern als Vergütung für Vermögensstände, die von der Gesellschaft übernommen werden, angerechnet werden soll. Ein weiter gehendes Verlangen, sei es nach einer Bewertung der Apports durch besonders bestellte Revisoren oder im Wege gerichtlicher Schätzung in allen Fällen, sei es nach einer solchen Bewertung, wenn die Apports eine gewisse Quote des Stammkapitals erreichen, muß abgelehnt werden, weil dem Gewinne, der daraus vielleicht für die Vermeidung einzelner Mißbräuche erwachsen kann, der schwere Nachteil gegenübersteht, daß ohne Notwendigkeit in der weitaus größten Mehrzahl von Fällen die Entstehung der Gesellschaft eine einschneidende Erschwerung erfährt und das Geschäftsgeheimnis gefährdet wird.

Ebensowenig bedarf es einer Bestimmung für die Übernahme von Vermögensgegenständen in anderen Fällen, insbesondere durch Verträge mit dritten Personen. Denn der Erwerb von Gegenständen, die weder als

Einlage von einem Gesellschafter eingebracht noch auf eine solche angerechnet, sondern aus dem eingezogenen Stammkapital effektiv bezahlt werden, bildet einen Akt der Geschäftsführung, der unter der regelmäßigen Verantwortlichkeit der Geschäftsführer vorgenommen und durch diese gedeckt wird. Die Gefahr, daß durch solche Geschäfte die Vorschriften des Entwurfes über Sacheinlagen umgangen werden könnten, scheint aber deshalb ausgeschlossen, weil hier das bei der Aktiengesellschaft maßgebende Motiv zu solcher Umgehung mangelt.

Wenn sich der Entwurf in der Frage der Apports eine gewisse Zurückhaltung auferlegen muß, um nicht durch Engherzigkeit der Befruchtung der Industrie durch neue Gesellschaftsformen im allgemeinen zu enge Grenzen zu ziehen, so liegt doch kein Grund vor, die gleiche Stellung einzunehmen gegenüber den Belohnungen, welche sich häufig die Gründer einer Gesellschaft für deren Finanzierung oder sonst für die Vorbereitungsarbeiten ausbedingen (sogenannte Gründungsprovisionen). Der gegenwärtig herrschenden Anschauung dürfte es entsprechen, solche Belohnungen schlankweg zu verbieten und nur den Ersatz des baren Aufwandes zuzulassen, der den Gründern aus ihrer Tätigkeit erwachsen ist. Hinsichtlich dieses Aufwandes bedarf es aber einer ähnlich vorsichtigen Maßregel, wie gegenüber den Apports; dem trägt Absatz 2 des § 7 Rechnung.

Absatz 3 endlich enthält eine der wenigen Bilanzvorschriften, deren Herübernahme aus dem deutschen Rechte notwendig schien, weil gerade unter der Herrschaft des geltenden Handelsgesetzbuches der entgegengesetzte Grundsatz sich zu entwickeln vermochte.

§ 8.

Die bekannten Verhältnisse der auf Rübenlieferungspflicht ihrer Teilnehmer gegründeten Zuckerfabriksgesellschaften haben einer dem § 8 des Entwurfs analogen Bestimmung Aufnahme in das deutsche Reichsgesetz verschafft. Wie das letztere, vermeidet es auch der Entwurf, eine Spezialbestimmung für Zuckerfabriksgesellschaften zu treffen, weil nicht von vornherein darüber abgesprochen werden kann, daß nicht auch für andere Gesellschaften sich ähnlich geartete Bedürfnisse herausstellen könnten. Dabei müssen aber doch einige Einschränkungen gemacht werden, um eine Gesellschaftsform, die hinsichtlich ihrer Zwecke nicht weiter beschränkt ist, als daß diese keine unerlaubten sein dürfen, auf dem reellen Boden des Wirtschaftslebens zu erhalten, dem sie zu dienen bestimmt ist. Die Grundlage für den gesellschaftlichen Zweck bildet das Stammkapital. Dieser Charakter würde verwischt werden, wenn solche periodisch wiederkehrenden Leistungen zugelassen würden, die entweder in barem Gelde bestehen, also die Natur von Vereinsbeiträgen annehmen, oder die einen Vermögenswert überhaupt nicht besitzen, sondern nur ideellen Zwecken dienen. Das Erfordernis des Vorbehaltes der Zustimmung zur Abtretung von Geschäftsanteilen im Gesellschaftsvertrage ist durch die Natur der Sache gegeben, weil die Erfüllung der nicht in Geld bestehenden Leistungen von den persönlichen Verhältnissen der Teilnehmer abhängen wird.

§ 9 und 10.

Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung gilt nach der ausdrücklichen Bestimmung des Entwurfes (§ 55, Absatz 3) in allen Fällen als Handelsgesellschaft. Daher muß ihre Eintragung in das Handelsregister erfolgen und es bedarf nicht der Schaffung eines besonderen gerichtlichen Registers für die neue Gesellschaftsform. Dementsprechend haben auch auf die nach dem Entwurfe zu bewerkstelligenden Eintragungen die bezüglichen allgemeinen Vorschriften des Handelsgesetzbuches und die zu diesem Gegenstande erflossenen Verordnungen sinngemäß Anwendung zu finden. Deshalb sind auch die vom Entwurfe verlangten Punkte der Veröffentlichung dem geltenden Handelsrechte angepaßt (vgl. § 12).

Den Gegenstand der Anmeldung bildet der Gesellschaftsvertrag als Ganzes. Seine Prüfung durch das Gericht (§ 11) muß die Gewähr dafür bieten, daß sein Inhalt den Normativbestimmungen des Gesetzes entspricht. Sein vollständiger Inhalt muß auch allen Interessenten zugänglich sein. Der Gesellschaftsvertrag ist daher der Anmeldung anzuschließen.

Die Anmeldung ist ferner von allen Geschäftsführern zu unterzeichnen, um von vornherein jeden Zweifel über die Haftung des einzelnen Geschäftsführers für unrichtige Angaben (§ 10) auszuschließen. Neben den Geschäftsführern auch sämtliche Gesellschafter mit der ersten Anmeldung zu befassen, würde bei einer größeren Zahl von Gesellschaftern Schwierigkeiten verursachen und erscheint mit Rücksicht auf das vom Entwurfe geregelte Haftungsverhältnis entbehrlich.

Von den noch außerdem vorzulegenden Urkunden bedarf einer besonderen Erwähnung nur die in Zahl 2 vorgeschriebene Gesellschafterliste.

Digitized by Google

Diese Vorschrift steht im Zusammenhange mit der Haltung, die der Entwurf überhaupt zur Publizität der Gesellschafter einnimmt. Die Gesellschaft gegenüber Dritten ein so rein unpersönliches Dasein führen zu lassen, wie die Aktiengesellschaft, erscheint mit Rücksicht auf die große Rolle, die der Haftung der Teilnehmer gegenüber den Gläubigern zukommt, nicht angängig. Andrerseits würde durch die Eintragung sämtlicher Gesellschafter in das Handelsregister ein Apparat geschaffen, der — für die Gesellschaft, wie für das Gericht gleich beschwerlich und infolge der jedesmal erforderlichen Publikation recht kostspielig — kaum im Verhältnisse zum Erfolge stünde und außerdem gerade durch die Publikation in öffentlichen Blättern unter Umständen nachteilig wirken könnte. Der Entwurf schlägt daher einen Mittelweg ein, indem er im § 25 den Geschäftsführern die Verpflichtung zur Führung eines Anteilbuches auferlegt und dessen Inhalt teils durch das im § 25 den Beteiligten vorbehaltene Einsichtsrecht, teils durch periodische Einreichung zum Handelsregister, in dessen Akten jedermann Einsicht offen steht, der Öffentlichkeit mittelbar zugänglich macht.

Die hier vorgeschlagene Einrichtung soll zugleich die Möglichkeit bieten, den Gläubigern einen weitergehenden Einblick in die finanzielle Situation der Gesellschaft zu gewähren, ohne diese deshalb der Öffentlichkeit in einem Maße zugänglich zu machen, das bei den auf Unternehmungen großen Stils berechneten Aktiengesellschaften einerseits unentbehrlich, anderseits unbedenklich ist, die Entwicklung eines kleinen Unternehmens aber sehr nachteilig zu beeinflussen vermöchte.

Doch noch von einem anderen Gesichtspunkte aus gewinnt die „Liste" besondere Bedeutung. Der Entwurf hat sich nämlich dafür entschieden, gleich dem deutschen Gesetze die Gründung von Gesellschaften mit nicht voll eingezahltem Stammkapitale zuzulassen. Dafür war nicht nur der Umstand maßgebend, daß so manches Unternehmen erst allmählich einen Aufschwung gewärtigen läßt, und der Beginn mit zu reichlichem Kapitale nachteilig wirken müßte. Es soll damit vielmehr auch Gesellschaften, die es für geboten erachten, ihre Kreditbasis durch eine über die eingezahlten Einlagen hinausreichende Haftung der Teilnehmer zu stärken, die Möglichkeit eröffnet werden, diesen Zweck zu erreichen, obschon eine solche Mehrhaftung aus früher erörterten Gründen nicht obligatorisch normiert werden kann.

Für solche Fälle sollen nun das Anteilbuch und die als dessen Auszug periodisch anzufertigende und den Akten des Handelsregisters einzuverleibende Liste der Gesellschafter durch Gegenüberstellung der von jedem Gesellschafter übernommenen Stammeinlage und der darauf bereits geleisteten Einzahlung auch einen Anhaltspunkt dafür gewähren, inwieweit den Gläubigern neben dem in dem Unternehmen bereits tatsächlich investierten Kapitale noch die persönliche Haftung der Gesellschafter für nicht eingezahlte Beträge Deckung gewährt.

Vervollständigt wird dieses System von Vorsichtsmaßregeln endlich durch die Vorschrift der § 11 und 12, wonach bei Gründung einer Gesellschaft mit nicht voll eingezahltem Stammkapitale diese Tatsache in das Handelsregister einzutragen und kundzumachen ist, und durch jene des § 58, daß auch jede Einforderung weiterer Einzahlungen zur Eintragung anzumelden ist. Bei der einen wie bei der anderen Eintragung wird von der Angabe des Betrages abgesehen. Die Eintragung und deren Kundmachung ist nur dazu bestimmt, den Gläubigern den Weg zu weisen, auf dem sie gegebenenfalls durch Einsicht der Registerakten oder des Anteilbuches sich nähere Aufklärungen verschaffen können.

Wenn das deutsche Gesetz inhaltlich der Regierungsmotive von der Verpflichtung zur Führung eines Anteilbuches absieht, um Gesellschaften mit geringer Mitgliederzahl die damit verbundene Belästigung zu ersparen, so muß dieser Gesichtspunkt zurücktreten gegenüber den Vorteilen, welche das hier geschilderte System gewärtigen läßt.

Zugleich bestimmt § 10 das Mindestmaß der bei Errichtung der Gesellschaft zu leistenden Einzahlungen, da einer Gesellschaft, die ihre Tätigkeit mit zu geringen Mitteln beginnt, ebenso wenig Lebensfähigkeit zuzuerkennen sein wird, wie einer solchen, deren Stammkapital überhaupt unter 20.000 Kronen bemessen ist.

Die Gründe, die für die Zulassung nicht voll eingezahlter Stammeinlagen sprechen, treffen jedoch überhaupt nur bei Bareinlagen zu. Sacheinlagen sind von vornherein Betriebsanlagen, deren die Gesellschaft bei Beginn des Betriebes bedarf, soll sie überhaupt auf solider Basis beruhen. Überdies könnten sich bei der Bemessung von Bruchteilen Schwierigkeiten ergeben. Der Entwurf entscheidet daher die in der deutschen Praxis durch den Mangel einer diesfälligen Vorschrift herbeigeführten Zweifel dahin, daß Sacheinlagen unter allen Umständen sofort voll zu leisten sind. Der hiefür gewählte Ausdruck „in der freien Verfügung der Geschäftsführer" umfaßt alle Rechtsformen, welche den Übergang der zu leistenden Einlage in das Eigentum der Gesellschaft bewirken. Sofern dieser Übergang bei Grundbuchsobjekten vor dem Entstehen der Gesellschaft nicht bewirkt werden kann, ist das Mittel zur Antizipierung der auf die Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister folgenden bücherlichen Durchführung in der Anmerkung der Rangordnung nach § 53 G. G. gegeben.

Digitized by Google

Was nun die Bareinzahlung anbelangt, so begnügt sich der Entwurf, in Anlehnung an das bisher für Aktiengesellschaften geltende Recht und an das deutsche Gesetz, mit einem Viertel. Um jedoch die Ernstlichkeit der Beteiligung zu sichern und eine Umgehung des Zweckes zu verhindern, der mit der Festsetzung eines Mindestbetrages von 500 Kronen für jede Stammeinlage verbunden wird, sollen — ebenfalls in Anlehnung an das deutsche Gesetz — Einlagen unter 250 Kronen ausgeschlossen sein.

Die Ausnahmen hievon, die für Eisenbahn- und Seeschiffahrtsgesellschaften zugelassen werden, finden ihre Rechtfertigung in den zu § 13 und 14 gemachten Bemerkungen.

Ein Nachweis über die Richtigkeit der hinsichtlich der Einzahlung gemachten Angaben wird nach den über die Wirkungslosigkeit solcher Anforderungen gemachten Erfahrungen besser nicht verlangt. Die einzige brauchbare Gewähr dafür besteht in einer strengen zivil- und strafrechtlichen Verantwortung der Geschäftsführer, denen es obliegt, die Einzahlungen in Empfang zu nehmen, und in der Wirkungslosigkeit einer den gesetzlichen Vorschriften nicht entsprechenden Leistung. Die Geschäftsführer verpflichtet der Entwurf zur Abgabe einer besonderen Versicherung über die Richtigkeit ihrer Angaben. So wenig es am Platze wäre, für die Richtigkeit der Angaben auch den an der Geschäftsführung und an deren Überwachung nicht beteiligten Gesellschaftern eine Verantwortung aufzubürden, ebenso sehr ist die größte Strenge gegenüber den Geschäftsführern geboten. Die Geschäftsführer haften daher nach dem Entwurfe für die Richtigkeit ihrer Angaben persönlich und solidarisch, ohne sich von ihrer Haftpflicht durch den Einwand befreien zu können, daß sie die Unrichtigkeit ihrer Angaben weder kannten noch kennen mußten. Dazu kommt eventuell noch eine strafrechtliche Haftung (§ 114, Z. 1); denn von den Geschäftsführern muß vorausgesetzt werden, daß bei Anwendung der nötigen Sorgfalt unrichtige Angaben über die auf die Stammeinlagen vollzogenen Leistungen unbedingt vermieden werden können. Müssen doch diese Einlagen nach der Vorschrift des ersten Absatzes jedenfalls durch die Hand der geschäftsführenden Organe gehen. Eine Schranke erleidet diese zweifellos strenge aber unentbehrliche Haftung nur dadurch, daß der Entwurf die Haftung auf falsche Angaben beschränkt.

Die Ersatzpflicht ist ferner in jedem Falle nur gegenüber der Gesellschaft begründet. Soll sie doch vor allem dazu dienen, den Ausfall zu decken, den die Gesellschaft dadurch an ihrem Stammkapitale erleidet. Der Entwurf hat sich damit die Konstruktion des deutschen Gesetzes zu eigen gemacht, daß die Gläubiger in allen Fällen gehalten sein sollen, Ansprüche nur gegenüber der Gesellschaft und dem Gesellschaftsvermögen geltend zu machen. Einen direkten Anspruch der Gläubiger gegen die Geschäftsführer zu statuieren, könnte zu unlösbaren rechtlichen Komplikationen führen, ist aber auch entbehrlich. Denn im Falle des Konkurses steht der Gläubigerschaft ohnedies die Geltendmachung eines Ersatzanspruches der Gesellschaft, im Falle der Sonderexekution aber dem einzelnen Gläubiger der Zugriff auf den Ersatzanspruch durch Überweisung zu. Nur in zwei Fällen (§ 50 und 58) verläßt der Entwurf diesen Grundsatz, weil nicht gegen die Gesamtheit der Gläubiger, sondern gegen eine bestimmte Person gerichtete, gerade diese benachteiligende Handlungen oder Unterlassungen der Geschäftsführer in Frage kommen.

In ihrem Rechte dürfen jedoch die Gläubiger durch willkürliche Abmachungen der Gesellschaft nicht verkürzt werden. Der Entwurf beschränkt daher die Rechtswirkung von Verzichten und Vergleichen der Gesellschaft hinsichtlich dieser Ersatzansprüche auf das Verhältnis der Gesellschaft und ihrer Teilnehmer zu den Geschäftsführern, räumt ihnen dagegen keine Wirkung ein, insoweit der Ersatz zur Befriedigung der Gläubiger der Gesellschaft erforderlich ist. Eine ähnliche Ausnahme, wie in Deutschland, für Vergleiche zu statuieren, die zur Abwendung oder Beseitigung des Konkurses geschlossen werden, dürfte im gegenwärtigen Zeitpunkte nicht am Platze sein, wo erhebliche Bedenken gegen die Art, wie solche Vergleiche zu stande zu kommen pflegen, erhoben werden.

Die vom Entwurfe wie anderwärts so auch für diese Ersatzansprüche festgesetzte fünfjährige Verjährungsfrist entspricht den im Gesellschafts- und Genossenschaftsrechte allgemein beobachteten Grundsätzen.

§ 11 und 12.

Die Vorschriften dieser beiden Paragraphen entsprechen dem geltenden Handelsrechte. Der Absatz 1 schafft nicht etwa neues Recht. Seine Fassung bezweckt aber, die Gerichte ausdrücklich aufmerksam zu machen, daß sie nicht nur die formellen, sondern auch die materiellen Voraussetzungen der Eintragung zu prüfen haben. Das nach § 15 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche anzuwendende Verfahren außer Streitsachen berechtigt und verpflichtet das Gericht, allfällige Bedenken durch amtswegiges Vorgehen zu beseitigen.

Der Veröffentlichung sollen auch die von einzelnen Gesellschaftern neben oder statt der Leistung von Kapitaleinlagen übernommenen Sacheinlagen und die einzelnen Gesellschaftern gewährten besonderen Vorteile unterliegen; denn diese beiden Momente scheinen vorwiegend geeignet, die Kreditbasis der Gesellschaft nach außen zu kennzeichnen.

Digitized by Google

§ 13 und 14.

Die eigentümlichen Verhältnisse vieler Lokal- und Kleinbahnen, sowie die besondere Natur der kleinen Schiffahrtsgesellschaften an der adriatischen Küste, bei denen es nicht so sehr auf den Gewinn aus dem Unternehmen selbst, als auf den aus dem Betriebe erwachsenden wirtschaftlichen Vorteil für eine Gegend im allgemeinen ankommt, geben der Hoffnung Raum, daß sich für solche Unternehmungen die neue Gesellschaftsform als besonders geeignetes Mittel der Finanzierung erweisen werde. Soll sich aber diese Hoffnung erfüllen und insbesondere solchen Gesellschaften die Befreiung von manchen kostspieligen Formalitäten, die für Aktiengesellschaften im allgemeinen unentbehrlich sind, sowie die günstigere Steuerbehandlung gesichert werden, so muß vor allem die Mindesthöhe der Stammeinlagen niedriger gestellt werden. Das Bestreben, bestehenden derartigen Gesellschaften die Umwandlung in Gesellschaften mit beschränkter Haftung zu erleichtern und für künftig entstehende Gesellschaften dieser Art die neue Gesellschaftsform von vornherein angemessener erscheinen zu lassen, führte zur Fixierung der Appointhöhe mit 200 Kronen. Die Festsetzung der Mindestgrenze für die Einzahlung einer Stammeinlage auf 100 Kronen entspricht dem Grundsatze des § 10.

Für Eisenbahngesellschaften — worunter die im § 3, Absatz 2 erwähnten Gesellschaften zu verstehen sind, bei denen der Bau oder Betrieb von Eisenbahnen zum Gegenstande des Unternehmens gehört — können außerdem auch noch Ausnahmen gemacht werden hinsichtlich der Einzahlung der Stammeinlagen, weil durch die der Konzessionsbehörde zustehende Aufsicht jenen Gefahren begegnet wird, die sonst sowohl für die Gläubiger als für die Gesellschafter zu besorgen wären. Die Art und Weise, wie Lokal- und Kleinbahnen — um solche wird es sich ja ausschließlich handeln — zu stande kommen, und die spezifische Beschaffenheit des wirtschaftlichen Zweckes läßt aber solche Ausnahmen als notwendige Voraussetzungen der Verwendbarkeit der neuen Gesellschaftsform für Eisenbahnzwecke erscheinen.

Zweiter Abschnitt.

Die gesellschaftlichen Organe.

So sehr das Gesetz sich bemüht, den Gesellschaftern die weitestgehende Freiheit in der inneren Organisation einzuräumen, muß es doch bei der Konstruktion der Gesellschaft als Zweckvermögen in der Hand eines Vereines dafür Vorsorge treffen, daß unter allen Umständen die Fassung giltiger Entschließungen und die Handlungsfähigkeit des Vereines durch zur Vertretung nach außen berufene physische Personen gesichert sei. Als notwendige Organe, deren Funktionieren teils durch zwingende, teils durch dispositive Vorschriften gesichert ist, erscheinen daher die Geschäftsführer und die Versammlung der Gesellschafter.

Daneben bedarf es noch gewisser Normen für andere Organe (anderweitige Bevollmächtigte und Aufsichtsrat), falls solche von den Gesellschaftern beliebt werden oder wegen der konkreten Gestaltung der Gesellschaften als eine nicht zu umgehende Vorsichtsmaßregel erklärt werden müssen. Endlich besteht volle Freiheit, noch weitere, im Gesetze nicht bezeichnete Organe durch Vertrag dem Gesellschaftsorganismus einzufügen und deren Wirkungskreis so zu bestimmen, daß er nicht mit zwingenden Gesetzesvorschriften in Widerspruch gerät.

1. Titel.

Die Geschäftsführer.

§ 15.

Die Konstruktion der Gesellschaft mit beschränkter Haftung erfordert, daß ex lege bestimmte Personen für sie mit Handlungsfähigkeit ausgestattet werden müssen. In der Literatur tauchte vielfach der Wunsch auf, die Gesellschaft in der Auswahl dieser Personen zu beschränken, und es kann zugegeben werden, daß bei Gesellschaften von geringer Mitgliederzahl der nicht zu unterschätzende individualistische Charakter der Gesellschaft stärker zum Ausdruck gekommen wäre, wenn die Geschäftsführung hier nur Gesellschaftern übertragen werden dürfte. Andererseits widerspricht solcher Beschränkung aber der Charakter der neuen Gesellschaftsform, die eine beschränkte Kapitalsbeteiligung in den verschiedensten Normen ermöglichen soll. Auch scheint es undurchführbar, die richtige Grenze zu finden, bei der die Übertragung der Geschäftsführung an dritte Personen zulässig sein soll. Aus demselben Grunde empfiehlt sich auch nicht die Statuierung einer gesetzlichen Pflicht der Gesellschafter zur Übernahme der Geschäftsführung. Jede Beschränkung dieser Art

Digitized by

würde ganz besonders für die Bildung sogenannter Familiengesellschaften, die zur Erhaltung bestehender Unternehmen gerade durch die neue Gesellschaftsform gefördert werden sollen, wenigstens unter Umständen ein unüberwindliches Hindernis darstellen.

Ein Unterschied zwischen der Bestellung von Gesellschaftern und Außenstehenden zu Geschäftsführern scheint nur insoweit sachlich begründet, als es für einen Gesellschafter eventuell von hervorragendem Interesse sein kann, sich die Beteiligung am Betriebe dauernd im Gesellschaftsvertrage zu sichern, während eine solche dauernde Festlegung der Befugnis zur Geschäftsführung von Seiten und zu Gunsten eines Außenstehenden der freien Verfügung der Gesellschafter in bedenklicher Weise zu präjudizieren vermöchte.

Die für Gesellschaften mit geringer Mitgliederzahl vermutlich nicht seltene Eventualität, daß im Gesellschaftsvertrage alle Gesellschafter zur Geschäftsführung berufen sind, kann mangels einer näheren Bestimmung zu Zweifeln Anlaß geben, wenn sich ein Wechsel in der Person einzelner Gesellschafter vollzieht. Das deutsche Reichsgesetz sucht diesen Zweifel durch die Dispositivvorschrift zu lösen, daß solchen Falles nur die der Gesellschaft bei Festsetzung dieser Bestimmung angehörenden Personen als die bestellten Geschäftsführer gelten sollen. Damit ist die Bedeutung des Individuums entsprechend betont und wohl auch in den meisten Fällen der Absicht der Parteien die richtige Auslegung gegeben. Die andere Frage, ob ein ausscheidender Gesellschafter trotzdem seine Befugnis zur Geschäftsführung behalte, ist bereits im ersten Absatze durch die Bestimmung in negativem Sinne gelöst, daß die Berufung im Gesellschaftsvertrage nur für die Dauer des Gesellschaftsverhältnisses erfolgen kann.

Durch die Aufstellung des Erfordernisses der Eigenberechtigung wird nicht nur der Inkonsequenz vorgebeugt, daß eine Person, die für sich selbst Willenserklärungen nicht frei abgeben kann, zu solchen für eine juristische Person befugt wird, sondern auch jeder Zweifel ausgeschlossen, daß nur physische Personen, nicht Handelsfirmen oder andere juristische Personen zu Geschäftsführern bestellt werden können. Einem praktischen Bedürfnisse entspricht es, die Bestellung von Geschäftsführern durch öffentliche Körperschaften vorzubehalten.

Ebenso wie dies bei Aktiengesellschaften, wenn auch ohne ausdrückliche gesetzliche Grundlage, vorkommt, und zur Befriedigung des sich hierin äußernden praktischen Bedürfnisses, soll schließlich der Gesellschaft mit beschränkter Haftung nicht nur die jedem Kaufmanne überhaupt eingeräumte volle Freiheit der Erteilung von Einzel- oder Kollektivprokura, sondern auch die Möglichkeit gewährt werden, eine Kollektivvertretung durch eine aus Geschäftsführern und Prokuristen bestehende Personengesamtheit zu organisieren.

§ 16 bis 24, 26.

Die Bestimmungen über die Befugnis der Geschäftsführer zur Vertretung der Gesellschaft nach außen, über ihre Verantwortlichkeit gegenüber der Gesamtheit der Gesellschafter, über ihre Anmeldung zum Handelsregister, über den Widerruf ihrer Vollmacht u. s. w. müssen notwendig auf gleichartigen Grundsätzen beruhen wie bei den übrigen Handelsgesellschaften und sich der Natur der Sache nach vorwiegend in Übereinstimmung halten mit den Vorschriften über den Vorstand der zunächst verwandten Aktiengesellschaft.

Was speziell den Widerruf der Vollmacht anbetrifft, so muß ein Unterschied gemacht werden zwischen den durch Beschluß der Gesellschafter berufenen Geschäftsführern und jenen, denen ein Vertretungsrecht durch den Gesellschaftsvertrag eingeräumt ist. Man wäre versucht, den letzteren ein unentziehbares Recht auf Geschäftsführung zuzugestehen. Dies würde aber unter Umständen bedenkliche Folgen nach sich ziehen und läßt sich schon deshalb nicht rechtfertigen, weil eine ähnliche Freiheit, wie sie bei der offenen Handelsgesellschaft durch Artikel 90 H. G. B. (gegenüber der Vorschrift des Artikels 101) eingeräumt ist, nur statthaft wäre, wenn sie hier wie dort durch die einfacheren Verhältnisse des jederzeit durch Kündigung lösbaren Sozietätsverhältnisses und durch das größere Interesse des persönlich haftenden Gesellschafters an der Einflußnahme auf die Geschäftsführung unterstützt würde. Dem angedeuteten Unterschiede scheint daher genügend Rechnung getragen, wenn die Möglichkeit eingeräumt ist, das vertragsmäßige Recht auf Geschäftsführung durch die weitere vertragsmäßige Festsetzung zu sichern, daß ein Widerruf nur aus wichtigen Gründen gestattet sein soll. Solche Gründe, sei es nun taxativ oder beispielsweise aufzuzählen, kann füglich dem jeweiligen Vertrage überlassen werden.

Hinsichtlich der Eintragung und Kundmachung der Vertretungsbefugnis der Geschäftsführer geht der Entwurf über das geltende Handelsrecht hinaus, weil aus zahlreichen Wahrnehmungen hervorgeht, daß sich in der Geschäftswelt ein dringendes Bedürfnis darnach äußert, die Art der Vertretungsbefugnis (die „Firmierungsberechtigten") auch dann unmittelbar aus dem Handelsregister zu ersehen, wenn sie bei Vorhandensein mehrerer Geschäftsführer der Dispositivvorschrift des Gesetzes entspricht.

Digitized by Google

§ 21 regelt in Übereinstimmung mit Artikel 100 des Handelsgesetzbuches die Stellung der Geschäftsführer nach innen, die sogenannte Geschäftsführungsbefugnis im Gegensatze zur Vertretungsbefugnis, deren Wirksamkeit sich nach außen erstreckt. Damit ist vor allem der in Deutschland aufgetauchte Zweifel aus der Welt geschafft, ob den Geschäftsführern lediglich nach außen oder auch nach innen eine Befugnis zur Geschäftsführung zustehe, und das Verhältnis der Geschäftsführer als des die juristische Person in ihrer Handlungsfähigkeit nach allen Beziehungen vertretenden Organes klargestellt.

Durch die Aufnahme der Regel des Artikel 100 H. G. B. entsteht eine gewisse Inkongruenz zwischen den Vorschriften über die Vertretungsbefugnis und jenen über die Geschäftsführung nach innen, weil für die erstere nach § 18 Kollektivvertretung, für die letztere nach § 21 Handlungsbefugnis jedes einzelnen Geschäftsführers als Normalfall gilt. Trotz dieser Inkongruenz glaubte jedoch der Entwurf, sich die erwähnte Regel aneignen zu sollen aus folgender Erwägung: Die Kollektivhandlungsbefugnis nach innen als Regel aufzustellen, würde aller Wahrscheinlichkeit nach den praktischen Bedürfnissen vollkommen zuwiderlaufen; hier muß also an der Dispositivnorm des Handelsgesetzbuches festgehalten werden. Nach außen aber kann den Geschäftsführern ohne ausdrückliche Ermächtigung durch den Vertrag eine weiter gehende Befugnis wie den Vorstandsmitgliedern einer Aktiengesellschaft kaum eingeräumt werden, weil hier die innige Verknüpfung mit dem Interesse der Gesellschaft fehlt, die bei einem persönlich haftenden Gesellschafter vorliegt.

Abweichend von dem deutschen Gesetze hat der Entwurf es vermieden, ausführlichere Bestimmungen über die Bilanzierung zu treffen, und sich darauf beschränkt, einzelne aus der besonderen Natur der neuen Gesellschaftsform sich ergebende Bilanzierungsgrundsätze an geeigneter Stelle hervorzuheben

So ist Z. 2 des § 42 des deutschen Gesetzes, wie bereits erwähnt, in den § 7 des Entwurfes, Z. 3 in seiner wesentlichen Bestimmung in den § 68 des Entwurfes aufgenommen. Z. 4 des zitierten § 42 bedarf wohl keiner besonderen Normierung im Gesetze, da der dort ausgesprochene Grundsatz (Anführung des Stammkapitales, der Reserve- und Erneuerungsfonds, endlich der eingezahlten Nachschüsse unter den Passiven) durch die rechtliche Natur der betreffenden Bilanzposten bedingt wird, daher schon unter der Herrschaft des geltenden Rechtes auf die Bilanzen von Aktiengesellschaften und Genossenschaften Anwendung findet. Die Z. 5 des, deutschen § 42 (ausdrückliche Ersichtlichmachung des Gewinnes oder Verlustes) enthält ebenfalls nur eine Formvorschrift, die beim Mangel einer Öffentlichkeit der Bilanzen entbehrlich erscheint. Es erübrigt daher nur die in Z. 1 enthaltene Bewertungsregel für die Aktiven als wirklich materiellrechtliche Abweichung von Artikel 29 H. G. B. Solche Vorschriften würden aber, da weder eine Veröffentlichung der Bilanz (mit einer einzigen Ausnahme), noch eine Prüfung durch der Gesellschaft ferne stehende Revisionsorgane vorgeschrieben ist, als eine Maßregel von so prekärem Werte sich darstellen, daß sie besser ganz unterlassen wird.

Eine Verpflichtung der Geschäftsführer zur Erstattung eines förmlichen Geschäftsberichtes zu statuieren, kann dem Gesellschaftsvertrage überlassen werden, da in vielen Fällen eine solche Verpflichtung nur ganz überflüssigen Formalismus beinhalten würde.

Dagegen muß in irgendeiner Weise Vorsorge getroffen werden, daß Gesellschaftern, die vielleicht bei der Abfassung des Gesellschaftsvertrages nicht mit der gehörigen Vorsicht zu Werke gegangen sind, nicht jede eingehende Kontrolle der Geschäftsführung entzogen wird. Zum Teil will der Entwurf dies erreichen durch die später zu besprechende Einrichtung eines obligatorischen Aufsichtsrates für Gesellschaften größeren Umfanges; wo aber die Verhältnisse so klein sind, daß ein obligatorischer Aufsichtsrat als ein zu schwerfälliger Apparat erscheinen würde, muß, wenn nicht die Gesellschaft sich freiwillig eines Aufsichtsrates bedient den Gesellschaftern mit zwingender Wirkung das Recht eingeräumt werden, in die Bücher und Papiere Einsicht zu nehmen und auf diese Weise den Rechnungsabschluß selbst zu prüfen. In solchen Fällen wird es sich auch stets um Gesellschaften handeln, die sich in ihrer Struktur so sehr den Kommanditgesellschaften nähern, daß den Teilnehmern die in Artikel 160 H. G. B. den Kommanditisten eingeräumten Rechte füglich nicht versagt werden dürfen.

Auch beim Bestande eines Aufsichtsrates wird übrigens das Einsichtsrecht der Beschaffenheit der neuen Gesellschaftsform in sehr vielen Fällen entsprechen. Der Entwurf stellt daher auch für solche Fälle das Einsichtsrecht als Dispositivnorm fest und gestattet es nur dem Gesellschaftsvertrage, hiervon abweichende Bestimmungen zu treffen.

Die Frist zur Aufstellung des Rechnungsabschlusses ist für die Regelfälle auf drei Monate festgesetzt. Diese verhältnismäßig kurze Frist rechtfertigt sich aus der Erwägung, daß die neue Gesellschaftsform zunächst für Betriebe kleineren Umfanges ins Auge gefaßt ist. Dem jeweiligen Bedürfnisse ist dadurch hinlänglich entsprochen, daß eine Verlängerung dieser Frist auf sechs Monate durch den Gesellschaftsvertrag gestattet ist. Überhaupt aber bezieht sich diese Frist nur auf die Aufstellung der Bilanz, nicht schon auf ihre definitive Feststellung durch die Gesellschafter. Es genügt, wenn im Interesse der Gesellschaftsgläubiger dafür gesorgt ist, daß die Anfertigung der Vermögensübersicht, deren Ergebnis unter Umständen die Geschäftsführer verpflichten kann, sofort den Antrag auf Konkurseröffnung zu stellen, nicht ungebührlich verzögert werde.

Digitized by Google

Eine allgemeine Verpflichtung zur Veröffentlichung der Bilanz aufzustellen, unterläßt der Entwurf. Diese Verpflichtung wird von den Handelskreisen zumeist als eine drückende Last empfunden, insbesondere aber als höchst nachteilig gegenüber in- und ausländischer Konkurrenz bezeichnet. Da nun der Handel mit Gesellschaftsanteilen durch die diesfälligen Normen des Gesetzes ausgeschlossen erscheint, lassen sich für die Verpflichtung zur Bilanzveröffentlichung kaum andere Gründe anführen, als bei jedem kaufmännischen Unternehmen größeren Umfanges überhaupt.

Eine Ausnahme wird vom Entwurfe, nach dem Beispiele des deutschen Gesetzes nur für Gesellschaften gemacht, die sich mit dem Betriebe von Bankgeschäften beschäftigen, weil hier die Publizität der Bilanz nicht so sehr im Interesse der Gesellschafter oder der Gesellschaftsgläubiger aus geschäftskundigen Kreisen, als deshalb notwendig ist, um dem großen Publikum einen gewissen Schutz zu gewähren. Die Veröffentlichung erfolgt durch die Geschäftsführer. Bezüglich des Kundmachungsorganes in diesem und in allen anderen Fällen, wo das Gesetz eine Publikation in öffentlichen Blättern verlangt, trifft der Entwurf an dieser Stelle eine zusammenfassende Anordnung.

Das Konkurrenzverbot des § 23 schließt sich im allgemeinen an die Vorschriften des Artikels 96 H. G. B. für die offene Handelsgesellschaft an. Vor die Wahl gestellt, ein Konkurrenzverbot als Dispositivvorschrift aufzunehmen, oder die Statuierung eines solchen Verbotes dem Gesellschaftsvertrage zu überlassen, entschied sich der Entwurf für die erstere Alternative, weil das Konkurrenzverbot die größere Garantie für die Wahrung der Interessen der Gesellschaft bietet und daher vom Gesetze als der normale Zustand vorausgesetzt werden soll.

Wenn die Gesellschaft einen einzigen Geschäftsführer hat, ist dessen Verantwortlichkeit eine so gesteigerte, daß die Ausübung der den Gesellschaftern als Sanktion für die Übertretung des Verbotes eingeräumten Rechte an die Präklusivfrist von drei Monaten nicht gebunden werden kann.

Die durch den Entwurf vorgeschlagenen Normen für die Haftpflicht der Geschäftsführer schließen sich an die durchaus sachgemäßen Normen des deutschen Gesetzes an; nur in einem Punkte gehen sie über diese noch hinaus. Ein gänzliches Verbot von Geschäften zwischen Geschäftsführern und Gesellschaft ließe sich schwerlich rechtfertigen. Wenn aber mehrere Geschäftsführer oder ein Aufsichtsrat bestehen, kann füglich in der unterlassenen Einholung ihrer Zustimmung unter allen Umständen mangelnde Sorgfalt erblickt werden.

§ 25.

Die grundsätzliche Begründung für die Vorschriften dieses Paragraphen wurde bereits bei Besprechung des § 10 gegeben.

Dem Anteilbuch fällt nicht nur die Aufgabe zu, den für die Beurteilung der finanziellen Situation der Gesellschaft hochwichtigen Aufschluß zu geben, ob das gesamte Gesellschaftsvermögen im Unternehmen investiert ist, oder ob und in welchem Umfange außerdem noch die Gesellschafter haften, sondern es soll auch die urkundliche Grundlage für die Feststellung des jeweiligen Kreises der Gesellschafter bilden (§ 71). Nach beiden Richtungen muß mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß die persönliche Haftung der Geschäftsführer für die richtige Führung des Anteilbuches nicht immer eine ausreichende Sanktion bilden wird. Die wirksamste Kontrolle wird in der Überwachung durch jene Personen gelegen sein, die an der richtigen Führung durch ihre Stellung als derzeitige oder gewesene Gesellschafter oder als Gläubiger der Gesellschaft oder eines Gesellschafters oder sonst interessiert sind. Dies veranlaßte den Entwurf, solche Personen nicht auf das jedermann zustehende Einsichtsrecht in die beim Handelsgerichte einzureichende Liste zu beschränken, sondern ihnen die Einsicht in das Anteilbuch selbst zu gewähren.

Bei der Vielgestaltigkeit der Interessen, die den Anspruch auf eine solche Einsichtnahme zu rechtfertigen vermögen, bedient sich der Entwurf des allgemeinen Ausdruckes „Beteiligte". Im Streitfalle wird die Beurteilung, ob ein den Anspruch rechtfertigendes Interesse vorhanden sei, mit Beruhigung dem Gerichte überlassen werden können.

Die Eintragungen in das Anteilbuch werden, soweit sie einen Wechsel in der Person eines Gesellschafters betreffen, auf Grund der Anmeldung des Überganges (§ 71), soweit sie aber eine Änderung in dem Betrage der Stammeinlage zum Gegenstande haben, auf Grund der geleisteten Zahlung, einer abgegebenen Übernahmserklärung oder eines Abschreibungsbeschlusses zu erfolgen haben.

§ 27.

Obschon die Gesellschaft mit beschränkter Haftung im § 55 überhaupt dem Handelsrechte unterworfen wird, erscheint es doch als Gebot der Vorsicht, der Freiheit, einfache Handelsvollmacht zu erteilen, zu erwähnen und insbesondere die Möglichkeit der Erteilung einer solchen Vollmacht an einen zur Alleinvertretung nicht berufenen Geschäftsführer hervorzuheben.

Digitized by Google

Die Befugnis zur Vollmachtserteilung fällt in die Tätigkeitssphäre der Geschäftsführer; nur die Erteilung der Prokura zieht so schwerwiegende Folgen nach sich, daß das deutsche Reichsgesetz (§ 46, Z. 7) das Recht zur Bestellung von Prokuristen in Ermanglung einer Bestimmung des Gesellschaftsvertrages sogar nur der Versammlung der Gesellschafter einräumt. Dem Entwurfe scheint die Aufbietung des Apparates, der unter Umständen mit der Einholung eines Gesellschaftsbeschlusses verbunden ist, eine zu große Erschwerung der Geschäftsführung, um diese Norm als die dispositive aufzunehmen. Er glaubt vielmehr den praktischen Bedürfnissen besser entgegenzukommen, wenn, nach dem Vorbilde der offenen Handelsgesellschaft, zwischen dem Verhältnisse nach außen und jenem nach innen unterschieden, und im ersteren Verhältnisse, also mit Wirkung gegen Dritte, die Bestellung von Prokuristen den Geschäftsführern — vorbehaltlich einer anderen Bestimmung des Vertrages — eingeräumt wird, jedoch immer nur der Gesamtheit, auch dann, wenn nach dem Vertrage Kollektivvertretung nicht nötig ist. Für den Widerruf der Prokura dagegen muß, um nicht die Gesellschaft unter Umständen zu gefährden, sogar jedem einzelnen Geschäftsführer die Legitimation eingeräumt werden. Im Verhältnisse zur Gesellschaft jedoch sind die Geschäftsführer verpflichtet, sich an die Vorschrift des § 34 zu halten.

2. Titel.

Der Aufsichtsrat.

§§ 28 bis 32.

Wenn der Entwurf dem deutschen Gesetz darin folgt, daß er einen möglichst breiten Rahmen zu schaffen bestrebt war, innerhalb dessen die Gesellschaft, den individuellen Bedürfnissen des Unternehmens entsprechend, sich selbst die jeweils passendste Organisation geben kann, so darf er doch nicht übersehen, daß die Verwaltung des Zweckvermögens, das in der Gesellschaft wirtschaftend und werbend auftritt, um so mehr einer ziemlich schrankenlosen Gewalt der Geschäftsführer unterworfen wird, je größer die Zahl der Gesellschafter und je geringer damit auch das aktuelle Vermögensinteresse des einzelnen Gesellschafters an der Geschäftsgebarung ist. Damit steigt aber die Gefahr nicht nur für die Gesellschafter, sondern auch für die Gläubiger. Kann daher bei Gesellschaften mit geringer Mitgliederzahl die Kontrolle über die Gebarung der Geschäftsführer sich auf jene Normen beschränken, mit denen das Handelsgesetzbuch für die Kommanditgesellschaften das Auslangen findet, so bedarf es für kapitalistisch angelegte Unternehmungen auf breiter Mitgliedergrundlage weitergehender Maßregeln.

Dabei — ganz abgesehen von der Natur der Unternehmung — generell an eine Aufsicht durch staatlich bestellte Organe zu denken, muß selbst dann ausgeschlossen werden, wenn man nicht prinzipiell die staatliche Aufsicht über wirtschaftliche Unternehmungen verwirft. Ob für eine Revision nach Art der den Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften auferlegten die erforderlichen Voraussetzungen, insbesondere jene der Bildung autonomer Verbände, unter den Gesellschaften sich werden herstellen lassen, darüber wird, ehe sich noch Gesellschaften m. b. H. gebildet haben, kaum ein Urteil möglich sein. Es wäre daher allzu gewagt, schon im gegenwärtigen Momente zu einer analogen Kontrolle zu greifen und könnte die Schwierigkeit der Einführung der neuen Gesellschaftsform in einer deren Zweck beeinträchtigenden Weise steigern. Ebensowenig würden sich Revisionsinstitute, wie sie sich in England aus dem Bedürfnis organisch herausgebildet haben, im Gesetzgebungswege sozusagen über Nacht schaffen lassen. Die Regierung erachtet daher an dem Institute des Aufsichtsrates als Kontrollorgan festhalten zu müssen und schlägt dieses Institut als obligatorisches Gesellschaftsorgan für den Fall vor, daß das ganze Unternehmen mit Rücksicht auf die Höhe des Stammkapitals eine größere wirtschaftliche Bedeutung hat und zugleich nach der Zahl der Teilnehmer ein hinreichendes Interesse der Gesellschafter selbst an einer kontrollierenden Tätigkeit nicht mit Sicherheit gewärtigen läßt.

Daß die Festsetzung rein ziffermäßiger Voraussetzungen für die Entscheidung, ob ein Aufsichtsrecht obligatorisch ist oder nicht, gewisse Nachteile hat und nicht allen Fällen entsprechend Rechnung trägt, ist zuzugeben. Die Gesetzgebung kann aber derartiger Bestimmungen, ohne ihre Nachteile zu verkennen, nicht entraten, da eine Bestimmung, die etwa die Entscheidung dem freien Ermessen des Gerichtes anheimstellen würde, noch größere Nachteile befürchten lassen würde.

Eine gewisse Korrektur für die Unbeweglichkeit der erwähnten Zifferngrenze sucht der Entwurf darin zu finden, daß er die Bestellung eines Aufsichtsrates in Fällen, in denen dieses Organ nicht obligatorisch ist, durch die Gestattung einer diesfälligen Änderung des Gesellschaftsvertrages mit einfacher Stimmenmehrheit erleichtert (§ 44, Absatz 2). Dementsprechend bleibt andrerseits der Beschluß auf Beseitigung eines bestehenden Aufsichtsrates an das im § 44 für Vertragsänderungen im allgemeinen aufgestellte Erfordernis der Dreiviertelmajorität gebunden.

Nicht nur für den Fall, daß der Aufsichtsrat obligatorisch als Gesellschaftsorgan eintritt, sondern auch wenn die Gesellschafter freiwillig ein solches Organ bestellen, erklärt der Entwurf, die im Gesetze hiefür

Digitized by Google

vorgesehenen Bestimmungen als zwingend, um zu vermeiden, daß der Gesellschaftsvertrag dem Aufsichtsrate von vornherein die wesentlichsten Befugnisse entzieht und ihn etwa zu einem bloßen Scheinorgane zur Täuschung der Gläubiger und des großen Publikums macht.

Die Bestimmungen über den Aufsichtsrat sind teils solche über dessen Bestellung (§ 29 und 30), teils regeln sie seine Funktion (§ 31) und seine Verantwortlichkeit (§ 32). Grundsätzlich schließt sich dabei der Entwurf an das geltende Handels- und Genossenschaftsrecht an, die prinzipielle Fort- und Ausbildung des Aufsichtsrates als Institutes der künftigen Assoziationsgesetzgebung überhaupt vorbehaltend, jedoch schon jetzt Besserung in einer Reihe von Einzelheiten im Sinne der durch die Literatur und durch die Gesetzgebung des Deutschen Reiches gegebenen Anregungen anstrebend. Der besseren Systematik halber wurden die Bestimmung, welche eine Schranke für die unverhältnismäßigen Entlohnungen der Mitglieder des Aufsichtsrates bilden soll, in § 44, und die strafrechtlichen Bestimmungen in das VIII. Hauptstück verwiesen.

Als eine Neuerung eigentümlicher Art stellt sich der im § 31, Absatz 2, gemachte Vorbehalt des Verordnungsweges für die Erlassung von Vorschriften über die Art der Aufsichtsübung dar. Der Aufsichtsrat hat nicht durchwegs den Erwartungen entsprochen, die an dieses Organ geknüpft wurden. Bis in die neueste Zeit sind immer wieder Fälle vorgekommen, in denen es sich nach dem Zusammenbruch eines gesellschaftlichen Unternehmens zeigte, daß die Ursachen entweder zu verhindern oder doch in ihrer Wirkung abzuschwächen gewesen wären, wenn die Mitglieder des Aufsichtsrates ihren Pflichten mit mehr Eifer oder besserem Verständnis nachgekommen wären. Diese Pflichten anders als im Wege der Aufstellung allgemeiner Grundsätze durch das Gesetz zu regeln, wäre bei der Vielgestaltigkeit der Verhältnisse ein ganz aussichtsloser Versuch. Den Verhältnissen, wie sie sich tatsächlich ausbilden werden, schrittweise zu folgen, und dabei insbesondere gewisse Gruppen gleichartiger Unternehmungen zusammenzufassen, wird vielleicht nicht ebenso unmöglich sein, wenn dabei der beweglichere und rascher funktionierende Apparat der Verordnungsgewalt eintritt. Für die erforderliche fachmännische Unterstützung der Regierung bei Ausübung des Verordnungrechtes ist die Grundlage in den Institutionen der Handelskammern und des Industrierates gegeben.

3. Titel.

Die Versammlung der Gesellschafter.

Als souveräne Willensäußerung der Gesellschaft erscheinen die von der Gesamtheit der Gesellschafter gefaßten Beschlüsse. Über welche Gegenstände solche Beschlüsse entweder unbedingt oder mangels anderweitiger Festsetzungen des Gesellschaftsvertrages eingeholt werden müssen, ist an einzelnen Stellen des Gesetzes, und insoweit für einzelne Gegenstände sich ein anderweitiger Platz nicht ergab, im § 34 bestimmt.

Daneben soll der Gesellschaft die volle Freiheit gewahrt bleiben, im Vertrage sich je nach Bedarf mehr individualistisch oder mehr kollektivistisch zu organisieren und dementsprechend das Majoritätsprinzip bald mehr bald weniger zu betonen, je nach Umständen es ganz zu eliminieren, endlich für einzelne Gesellschafter besondere Berechtigungen vorzubehalten.

Diese Souveränität bedarf jedoch, um das Unternehmen nicht einer schikanösen Beeinträchtigung durch den Eigensinn eines Einzelnen auszusetzen, dabei aber eine Unterdrückung berechtigter Interessen einzelner nach Möglichkeit auszuschließen, gewisser Einschränkungen. Ein bescheiden zu gestaltendes Recht der Minorität wird erreichbar sein, ohne daß deshalb die freie Bewegung in der Wahl der Organisation für den einzelnen Fall allzusehr eingeschränkt werden müßte. Ferner sieht zwar der Entwurf in der Gesellschaftsversammlung das zur Beschlußfassung berufene souveräne Willensorgan der Gesellschaft, gestattet aber ganz allgemein dem Gesellschaftsvertrage, Individualberechtigungen der Gesellschafter festzusetzen, die über die gesetzlichen Normen hinaus gehen. Andererseits ist eine Beschränkung der Individualrechte unter das vom Gesetze aufgestellte Maß nur zulässig, insoweit dies in jedem einzelnen Punkte ausdrücklich gestattet wird.

§ 33.

Gleich dem deutschen Gesetze läßt auch der Entwurf die namentlich für Gesellschaften mit geringerer Mitgliederzahl wertvolle Erleichterung zu, daß von der Versammlung Abstand genommen werden kann, wenn sich die Beschlußfassung mit gleicher Verläßlichkeit auf einfachere Weise erzielen läßt. Zu diesem Zwecke eröffnet der Entwurf für alle Beschlußfassungen einen doppelten Weg der schriftlichen Abstimmung. Entweder haben sich auf die Mitteilung des Antrages hin, über den Beschluß gefaßt werden soll, sofort sämtliche Gesellschafter einstimmig schriftlich damit einverstanden erklärt — in diesem Falle erfordert also der Beschluß, mag er sonst von welcher qualifizierten oder nichtqualifizierten Mehrheit immer abhängig sein, Stimmeneinhelligkeit — oder die sämtlichen Gesellschafter haben sich zunächst nur mit der schriftlichen Stimmenabgabe

Digitized by Google

schriftlich einverstanden erklärt, dann ist wohl zu diesem Einverständnisse Stimmeneinhelligkeit erforderlich der auf Grund dieses Einverständnisses schriftlich zu fassende Beschluß aber ist mit der auch sonst für ihn maßgebenden Stimmenmehrheit zu fassen. Unzulässig wäre es aber nach dem Wortlaute des Entwurfes, die in jedem einzelnen Falle zu erteilende Zustimmung zur schriftlichen Abstimmung oder die schriftliche Abstimmung selbst durch eine von vornherein getroffene Festsetzung im Gesellschaftsvertrag ein für allemal zu ersetzen. Darin läge eine verwerfliche Präjudizierung einer Frage, deren Entscheidung nur nach Beurteilung der konkreten Umstände richtig getroffen werden kann.

Schließlich enthält der Entwurf eine Anordnung, die das für die mündliche Abstimmung vorgeschriebene Mindestmaß von Kapitalsvertretung ersetzen soll, indem mangels eines anderen geeigneten Maßstabes hier jedesmal die Gesamtzahl der Stimmen zur Grundlage genommen werden muß.

§ 34.

Die Gegenstände, die durch die Bestimmung des § 34 der Beschlußfassung durch die Gesellschafter unterworfen sind, sind teils solche, die nur in Ermangelung anderweitiger Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages eines Beschlusses der Gesellschaft bedürfen, teils solche (Z. 1, 3 und 6), die der Beschlußfassung der Gesellschafter nicht entzogen werden dürfen. Von der Beschlußfassung der Gesellschafter unbedingt abhängige Gegenstände führt aber der Entwurf außerdem an verschiedenen Stellen auf (zum Beispiel § 15, 29, 43, 66, 77, Z. 2 und 3 u. a. m.).

Unbeschadet der Bemerkungen, die an den Stellen gemacht sind, wo von den unter Z. 1 bis 6 genannten Gegenständen ex professo die Rede ist, sei zu diesen einzelnen Punkten noch folgendes angeführt:

Ein Beschluß über die Verteilung des Reingewinnes kann von der Versammlung der Gesellschafter nur gefaßt werden, wenn im Gesellschaftsvertrage die Verteilung von Jahr zu Jahr vorbehalten ist. Sonst sind die im Gesellschaftsvertrage von vorneherein getroffenen Bestimmungen hierüber bindend, so daß ohne Änderung des Vertrages nicht davon abgegangen werden kann. Ist im Gesellschaftsvertrage weder eine Bestimmung in diesem noch in jenem Sinne getroffen, so haben die Gesellschafter kraft Gesetzes (§ 75) Anspruch auf einen verhältnismäßigen Anteil am Reingewinne. Dieser Anspruch kann ihnen auch durch Gesellschaftsbeschluß nicht entzogen werden.

In der Befugnis zur Verteilung des Reingewinnes ist jene zur Anlegung eines Reservefonds notwendig inbegriffen. Es bedarf daher keiner besonderen Gesetzesbestimmung, die dieses Recht mangels einer Festsetzung im Gesellschaftsvertrage erst ausdrücklich dem Beschlusse der Gesellschafter vorbehalten müßte.

Die Einforderung von Einzahlungen auf die Stammeinlagen unterliegt natürlich nur insoweit der Beschlußfassung durch die Gesellschafter, als die Einzahlung nicht bereits vor Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister erfolgt ist oder sein muß. (§ 9, Z. 2; § 10, Absatz 1 und 2.)

Die Beschlußfassung kann sich überdies naturgemäß nur auf den Termin der Einzahlungen und die Höhe der einzelnen Raten beziehen, nicht etwa darauf, ob die Einzahlung überhaupt stattzufinden habe. (§ 57, Absatz 3.)

Nur die wirkliche Rückgewährung an die Gesellschafter, nicht die Verfügung über die eingezahlten Nachschüsse zum Zwecke der Deckung von Ausgaben und Verlusten, die sich lediglich durch eine Bilanzoperation vollzieht und nur als solche (§ 34, Z. 1) von der Beschlußfassung getroffen werden könnte, fällt unter den Beschluß über die Rückzahlung von Nachschüssen.

Die Entscheidung, ob Prokura oder Handelsvollmacht für den gesamten Geschäftsbetrieb überhaupt erteilt werden soll, wird wegen der Wichtigkeit dieser Maßnahmen als unverzichtbare Prärogative der Gesellschafter erklärt, während nach Herstellung dieser Voraussetzung die Erteilung der Prokura oder Handelsvollmacht an eine bestimmte Person als Akt der Geschäftsführung zu betrachten ist. (§ 18, Absatz 5.)

Das deutsche Reichsgesetz normiert auch für die Teilung von Geschäftsanteilen das Erfordernis eines Gesellschaftsbeschlusses. Hievon sieht der Entwurf ab, weil die Zulässigkeit der Teilung ohnedies von der ausdrücklichen Festsetzung im Gesellschaftsvertrage abhängig gemacht ist; in solchem Falle kann es füglich auch dem Vertrage überlassen werden, die Genehmigung an einen Gesellschaftsbeschluß zu knüpfen. (§ 72.)

Dem Vorbehalte der Beschließung von Maßregeln zur Prüfung und Überwachung der Geschäftsführung kommt nicht gleich weitgehende Bedeutung zu, wie im deutschen Gesetze wegen des im § 22 statuierten Einsichtsrechtes und wegen der in gewissen Fällen obligatorischen Bestellung eines Aufsichtsrates (§ 28). Nichtsdestoweniger bildet dieser Vorbehalt als bloße Dispositivnorm eine nicht zu unterschätzende Vorsichtsmaßregel.

Digitized by Google

In Z. 6 ist die Beschlußfassung über die Geltendmachung von Ersatzansprüchen gegen Geschäftsführer oder den Aufsichtsrat den Gesellschaftern vorbehalten, weil, selbst wenn mehrere Geschäftsführer bestellt sind, in diesem Falle ihnen die Unbefangenheit bei der Willensäußerung für die Gesellschaft abgeht, überdies aus § 21, Absatz 2, unlösbare Komplikationen sich ergeben können. Auch für Ersatzansprüche gegen Gesellschafter aus der Errichtung diesen Vorbehalt zu machen, dafür fehlt ein analoges Motiv. Der Entwurf hat daher von der Rezipierung der bezüglichen Bestimmung des deutschen Gesetzes abgesehen und damit auch jeden Zweifel abgeschnitten, daß ein solcher Anspruch sich nur auf die Normen des gemeinen Rechtes stützen könne.

Insoweit die Beschlußfassung der Gesellschafter für irgend einen der hier aufgezählten Gegenstände erfordert wird, berührt dieses Erfordernis nur das interne Verhältnis der Gesellschafter untereinander und zu den Geschäftsführern. Die Handlungs- und Vertretungsbefugnis der Geschäftsführer nach außen bleibt daneben aufrecht. Handeln sie ohne oder gegen den Beschluß der Gesellschafter, so werden sie diesen verantwortlich, die Giltigkeit des Aktes dritten Personen gegenüber leidet aber darunter nicht. (§ 20.)

§ 35 bis 37.

Die Bestimmungen dieser Paragraphen enthalten jene größtenteils dispositiven Vorschriften, die erforderlich sind, um eine ordnungsmäßige Beschlußfassung zu sichern, auch wenn der Gesellschaftsvertrag darüber nichts festsetzt. Dabei ist dem Parteiwillen der Gesellschafter freier Raum gelassen, soweit dies als statthaft angesehen werden kann, um Gesellschaften mit geringer Mitgliederzahl und einfachen Verhältnissen die Beobachtung von Förmlichkeiten möglichst zu erleichtern.

Erforderlich ist auch eine Dispositivbestimmung über die Art der Berufung der Versammlung, da der Gesellschaftsvertrag Bestimmungen über die Art der gesellschaftlichen Kundmachungen nicht zu enthalten braucht. Bei dem Umstande, daß als Gesellschafter nur die jeweils im Anteilbuche eingetragenen Personen gelten, kann von einer Kundmachung durch öffentliche Blätter abgesehen und die, was Verläßlichkeit betrifft, jedenfalls vorzuziehende Verständigung durch die Post an deren Stelle gesetzt werden. Die gleiche Vorschrift findet sich übrigens überall im Gesetze wieder, wo es einer Vorschrift über Mitteilungen der Gesellschaft an die Gesellschafter bedarf.

Mit zwingender Kraft sind nur einige wenige Normen ausgestattet (§ 36, Absatz 1, § 37, Absatz 1, 3, 6), um jede Überrumpelung oder Majorisierung mit Hilfe entgegenstehender Festsetzungen des Gesellschaftsvertrages zu verhindern.

§ 38.

Hinsichtlich der Regelung des Stimmrechtes folgt der Entwurf dem deutschen Rechte. Damit ist zwar der Nachteil verbunden, daß bei Gesellschaften mit bedeutendem Stammkapital die Zahl der Stimmen eine sehr große wird. Dieser Nachteil wird aber reichlich aufgewogen durch die Einfachheit der Stimmenberechnung, die auf keinem anderen Wege in diesem Maße zu erzielen wäre und die auch in Deutschland zu einer Änderung des Regierungsentwurfes in der parlamentarischen Beratung führte.

Überdies ist die Bestimmung des Gesetzes nur dispositiver Natur und damit dem Gesellschaftsvertrage die Möglichkeit gewährt, nach Lage des Falles einen einfacheren Abstimmungsschlüssel ausfindig zu machen. Nur schützt der Entwurf den einzelnen Gesellschafter insoweit, als er ihm ein unentziehbares Recht auf wenigstens eine Stimme einräumt.

In den Erfordernissen für die Abstimmung durch Bevollmächtigte geht der Entwurf über das deutsche Recht hinaus, um größere Gewähr gegen jeden Mißbrauch zu bieten. Dagegen sind, um jeden Zweifel auszuschließen, gesetzliche und statutarische Vertreter von der Verpflichtung zur Beibringung einer besonderen Vollmacht ausdrücklich entbunden.

Die Vorschrift des letzten Absatzes, wonach Gesellschafter in ihren eigenen Rechtsangelegenheiten von der Abstimmung ausgeschlossen sein sollen, entspricht durchaus dem Herkommen. Die Abweichungen von dem Wortlaute des § 47 des deutschen Gesetzes bezwecken nicht einen meritorisch verschiedenen Inhalt, sondern nur die schärfere Auszeichnung der Fälle, in denen das Stimmrecht versagt wird. Die Gegenüberstellung von Vorteil und Verbindlichkeit ermöglichte es einerseits, das Wörtchen „entlastet" zu entbehren, das bei Gesellschaften mit einfachen Verhältnissen möglicherweise ganz unverständlich wäre; anderseits ist damit und durch die Erwähnung von Rechtsgeschäften, in denen die Gesellschaft der eine, der Gesellschafter der andere Kontrahent ist, klar zum Ausdrucke gebracht, daß ein Gesellschafter bei seiner Wahl zum Geschäftsführer oder Aufsichtsrate mitwirken kann, weil weder damit für ihn in seiner Eigenschaft als Gesellschafter ein Vorteil verbunden ist, noch er in ein Vertragsverhältnis tritt. Ihrer Beschaffenheit nach erfordern die beiden letzten Absätze die Ausstattung mit zwingender Kraft.

Digitized by Google

§ 39—42.

Wenn schon unter der Herrschaft des geltenden Rechtes, das die Aktiengesellschaften einer staatlichen Aufsicht unterwirft, von der Judikatur dem einzelnen Aktionär das Recht der Anfechtung von gesellschaftlichen Beschlüssen eingeräumt wird, so kann umsoweniger gezweifelt werden, daß bei einer jeder Aufsicht entzogenen Gesellschaft ein solches Anfechtungsrecht bestehen muß. Um aber die Frage, ob ein Beschluß wirksam sei, und damit auch die Ausführung des Beschlusses mit allen seinen Konsequenzen nicht allzulange in der Schwebe zu lassen, und um überdies die mutwillige Anfechtung zu erschweren, erscheint es geboten, gewisse, durch anderweitige Festsetzungen im Gesellschaftsvertrage nicht zu beseitigende Grundsätze für die Anfechtung aufzustellen. § 39 regelt daher das Klagefundament, die Klagelegitimation und die Klagefrist.

Als Klagefundament muß jede formelle Verletzung der für die Beschlußfassung kraft Gesetzes oder Gesellschaftsvertrages geltenden Vorschriften anerkannt werden. Durch seinen meritorischen Inhalt aber erscheint ein Beschluß nur dann als Rechtsverletzung und damit als anfechtbar, wenn er mit dem Gesellschaftsvertrage sich in Widerspruch setzt, ohne ihn formgerecht abzuändern, oder wenn er gegen zwingende Gesetzesvorschriften verstößt. Damit sind auch die Individualrechte jedes einzelnen Gesellschafters hinreichend geschützt. Denn entweder beruhen diese auf zwingendem Recht oder auf einer Festsetzung des Gesellschaftsvertrages. Jeder andere Beschlußinhalt muß der Anfechtung entzogen bleiben, mag er für den einzelnen oder für eine ganze Gruppe von Gesellschaften noch so ungünstig sein, weil darin das Majoritätsprinzip zur Geltung gelangt ist, das bei der Verwaltung eines Vermögens durch eine Mehrheit von Personen nicht entbehrt werden kann.

Die Klagelegitimation muß jedenfalls dem Aufsichtsrate und der Gesamtheit der Geschäftsführer eingeräumt werden. Kommt ein Majoritätsbeschluß des Aufsichtsrates auf Anfechtung nicht zustande, oder stimmen die Geschäftsführer rücksichtlich der Anfechtung nicht überein, so muß auch einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern oder Geschäftsführern das Klagerecht wenigstens dann zugestanden werden, wenn sie dessen bedürfen, um sich von einer Haftung frei zu machen. Das Klagerecht der Gesellschafter kann einer weitergehenden Beschränkung unterworfen werden; es kann füglich von ihnen gefordert werden, daß sie die ihnen sonst durch die gesellschaftliche Organisation gebotenen Handhaben, um den Beschluß zu verhindern, erschöpft haben, ehe sie den Klageweg betreten. Nur bei der schriftlichen Abstimmung erachtet der Entwurf, in der Zulassung der Anfechtung weiter gehen zu sollen. Die schriftliche Abstimmung birgt nämlich stets große Gefahren für die Gesellschafter in sich, weil das wertvolle Aufklärungsmittel der mündlichen Beratung fehlt. Wenn auch die schriftliche Abstimmung nicht ganz ausgeschlossen wird, um bei Gesellschaften mit einfachen Verhältnissen den Verwaltungsapparat von jeder Schwerfälligkeit zu befreien, soll doch in solchen Fällen wenigstens die Anfechtung nicht von einem ausdrücklichen Widerspruch abhängig gemacht werden.

Die Präklusivfrist in der Dauer eines Monates dürfte für alle Fälle ausreichen, weil in dieser Zeit voraussichtlich sich jeder Klageberechtigte von der Fassung des Beschlusses und von dessen Inhalt Kenntnis zu verschaffen vermag. Mindestens kann von jedem eine entsprechende Diligenz verlangt werden, um einen Beschluß nicht allzulange in der Schwebe zu belassen. Als Tag der Beschlußfassung wird bei der schriftlichen Abstimmung das Ende der für diese festgesetzten Frist anzusehen sein.

Die im § 40, Absatz 1, vorgeschlagenen Bestimmungen bedürfen wohl keiner Erläuterung, die Absätze 2 bis 5 dieses Paragraphen schließen sich den die Zivilprozeßordnung beherrschenden Grundsätzen an.

Trotz der Zulassung der Anfechtung von Beschlüssen der Gesellschafter kann doch die Möglichkeit nicht ausgeschlossen werden, daß ein Beschluß, der gegen zwingende Vorschriften des Gesetzes verstößt, unangefochten bleibt und auch zur Eintragung in das Handelsregister gelangt, wenn er eine Abänderung des Gesellschaftsvertrages zum Gegenstande hat. In demselben Umfange nun, in dem die ursprüngliche Eintragung der Gesellschaft mit Verletzung einer der dafür vorgeschriebenen Voraussetzungen als unheilbare Nichtigkeit erscheint und einer Anfechtung im öffentlichen Interesse unterworfen werden muß (siehe darüber die Bemerkungen zu § 80) kann auch der Anfechtung eines diesbezüglichen Abänderungsbeschlusses nicht entraten werden. Diese Anfechtung ist ganz analog jener der Anfechtung der ursprünglichen Eintragung ausgestaltet und jener Behörde übertragen, welche als die Hüterin des öffentlichen Interesses in Angelegenheiten nicht strafrechtlicher Natur schon heute fungiert. Dem offiziösen Charakter dieser Anfechtung entspricht es, sie den Vorschriften des Verfahrens außer Streitsachen zu unterwerfen mit jenen Modifikationen, welche die Vorteile einer unmittelbaren und mündlichen Verhandlung dem beschließenden Gerichte bieten.

Trifft eine Anfechtungsklage mit dem amtswegigen Verfahren auf Antrag der Finanzprokuratur zusammen, so wird der Fall einer Unterbrechung des Zivilprozesses wegen der Präjudizialität eines Verwaltungsverfahrens nach § 190 Z. P. O. gegeben sein.

War ein nichtig erklärter Beschluß in das Handelsregister eingetragen, so ist die Löschung im Handelsregister eine notwendige Folge der Nichtigerklärung.

Digitized by Google

Dritter Abschnitt.

Abänderungen des Gesellschaftsvertrages.

1. Titel.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 43 bis 45.

Eine Abänderung des Gesellschaftsvertrages — worunter naturgemäß auch eine Ergänzung durch bisher nicht darin enthaltene Bestimmungen zu verstehen ist — könnte bei Festhaltung des der Errichtung der Gesellschaft zu Grunde gelegten Vertragsprinzipes, das Einstimmigkeit aller Kontrahenten voraussetzt, nur wieder durch einstimmigen Beschluß aller Teilnehmer erfolgen. Dies würde aber weder dem Charakter der Gesellschaft als eines Zweckvermögens, noch dem praktischen Bedürfnisse entsprechen. Der Entwurf fordert daher für einen Beschluß auf Vertragsänderung — dem deutschen Rechte folgend — nur eine qualifizierte (Dreiviertel-) Mehrheit.

Entsprechend dem stärkeren Hervortreten des individualistischen Momentes bei der neuen Gesellschaftsform, ist dem Vertrage nur die Möglichkeit gelassen, dieses, dem Schutze der Minorität dienende Stimmenverhältnis zu Gunsten, nicht auch zum Nachteile der Minorität zu verschieben. (§. 44, Absatz 1, Satz 2.)

Von dieser Vorschrift müssen jedoch Ausnahmen gemacht werden. Der Entwurf erachtet für die Abänderung des Vertrages zum Zwecke der Bestellung des Aufsichtsrates und der Herabsetzung der im Vertrage für dessen Mitglieder oder für die Geschäftsführer festgesetzten Entlohnung aus schon besprochenen Gründen eine Erleichterung schaffen, dagegen die Abänderung des Gegenstandes des Unternehmens als die fundamentalste Umgestaltung der Gesellschaft von vorneherein an die Einstimmigkeit des Beschlusses knüpfen zu sollen, ohne jedoch dem Gesellschaftsvertrage in letzterer Beziehung jede Dispositionsfreiheit zu rauben.

Unbedingt ist aber die Zustimmung aller Beteiligten in den Fällen zu verlangen, wo die Leistungen, die den Gesellschaftern nach dem Vertrage obliegen, durch den Abänderungsbeschluß vermehrt werden sollen.

Angesichts der verschiedenartigen Auslegung, die der entsprechenden Vorschrift des deutschen Gesetzes zuteil geworden ist, schien es überdies nothwendig, ausdrücklich hervorzuheben, daß nicht bloß die Leistungspflicht im strengen Sinne des Wortes nicht erhöht, sondern auch vertragsmäßig zugestandene Rechte einzelner Gesellschafter (im Gegensatze zu den der Gesamtheit zustehenden) ohne Zustimmung, der beteiligten Gesellschafter nicht verkürzt werden dürfen. Solche Rechte wären besondere Vergütungen eine das Verhältnis der Stammeinlage zum Stammkapital übersteigende Gewinnbeteiligung, das Recht auf Geschäftsführung u. s. w., soweit diese Rechte eben im Vertrage eingeräumt sind. Als ein Sonderrecht jedes einzelnen Gesellschafters muß auch der mangels anderweitiger Vertragsbestimmungen bestehende Anspruch auf gleichmäßige Behandlung mit den vorhandenen Gesellschaftern angesehen werden. Umgekehrt wird daher die Einräumung von Vorzugsrechten an solche Gesellschafter der Zustimmung der dadurch Verkürzten unterworfen sein. Als Gebot der Vorsicht erscheint es, dies insbesondere hinsichtlich der Bestimmungen über das Maß hervorzuheben, in dem Einzahlungen auf das Stammkapital zu leisten sind.

Die Bestimmungen über die Form des Abänderungsbeschlusses, über dessen Eintragung in das Handelsregister als Voraussetzung seiner rechtlichen Wirksamkeit und über die Veröffentlichung sind nur eine logische Folge der für die Errichtung, Eintragung und Veröffentlichung des ursprünglichen Vertrages gegebenen Vorschriften. Da es sich jedoch hier nicht um die Errichtung eines neuen Vertrages an Stelle des abgeänderten oder um jene eines Zusatzvertrages, sondern um die öffentliche Beglaubigung eines Beschlusses der Gesellschafter handelt, tritt nicht das Erfordernis eines Notariatsaktes, sondern jenes der notariellen Beurkundung im Sinne der § 76, lit. g, und 87 der Notariatsordnung vom 25. Juli 1871, R. G. Bl. Nr. 75, ein.

2. Titel.

Erhöhung des Stammkapitales.

§ 46 und 47.

Diese Paragraphen behandeln den besonderen Fall einer Abänderung des Gesellschaftsvertrages, der durch die beabsichtigte Erhöhung des Stammkapitales veranlaßt ist. Daher sind auch für diesen Vorgang, soweit nicht besondere Vorschriften Platz greifen, die von der Abänderung des Gesellschaftsvertrages handelnden Normen zunächst maßgebend. Dies bringt der erste Satz des § 46 vorsichtsweise besonders zum Aus-

Digitized by Google

drucke. Insoweit die Erhöhung des Stammkapitales nur durch eine Vermehrung der die bisherigen Mitglieder treffenden Lasten herbeigeführt werden soll, wird insbesondere die Vorschrift des § 44, Absatz 4, praktisch werden.

Das erhöhte Stammkapital kann nur durch Übernahme neuer Stammeinlagen aufgebracht werden. Diese Übernahme kann durch bisherige Gesellschafter oder durch außenstehende Personen erfolgen. Geschieht die Übernahme durch bisherige Gesellschafter, so wird dies nicht, wie nach deutschem Rechte, den Erwerb einer neuen Stammeinlage, sondern vielmehr, entsprechend dem vom Entwurfe festgehaltenen Prinzip der einheitlichen Stammeinlage und des einheitlichen Geschäftsanteiles, nur eine Erhöhung des ursprünglichen Geschäftsanteiles und der ursprünglichen Stammeinlage zur Folge haben (s. § 69).

Nähere Bestimmungen hinsichtlich der Höhe der neuen Stammeinlagen u. s. w. zu treffen, kann dem Beschlusse der Gesellschafter überlassen bleiben. Enthält der Beschluß nichts hierüber, so fallen diese Anordnungen in den Tätigkeitskreis der Geschäftsführer. Nur dispositiver Natur ist auch das im Entwurfe eingeräumte Vorbezugsrecht der bisherigen Gesellschafter.

Erfolgt die Übernahme der neuen Stammeinlagen durch außenstehende Personen, so muß ihr zugleich die Bedeutung einer Beitrittserklärung zu der Gesellschaft zukommen. Sie ist daher an dieselbe Form zu binden wie der bei der Errichtung der Gesellschaft durch Unterzeichnung des Gesellschaftsvertrages oder bei der Veräußerung eines Geschäftsanteiles durch Abschluß des Abtretungsvertrages erklärte Beitritt. Deshalb muß auch die genaue Kenntnis des Übernehmers von den Verpflichtungen, die er durch seinen Beitritt übernimmt, gewährleistet und demnach die Aufnahme der im Absatz 5 bezeichneten Umstande in die Erklärung verlangt werden. Die Zulassungserklärung der Gesellschaft dagegen soll ebensowenig wie die Genehmigung der Abtretung einer besonderen Formvorschrift unterworfen werden. Sie wird in der Regel schon in der Eintragung in das Anteilbuch und in der darauffolgenden Anmeldung der Übernahmserklärung zum Handelsregister (§ 47, Z. 1) zu erblicken sein.

Die neuen Stammeinlagen, die ja in der Hand neuer Gesellschafter einen vollständig selbständigen Charakter tragen, werden naturgemäß von denselben Vorschriften getroffen, wie die ursprünglichen Stammeinlagen. Dies gilt insbesondere von der Höhe dieser Stammeinlagen, von der Art und Höhe ihrer Einzahlung und von der Festsetzung etwaiger Apportbestimmungen im geänderten Gesellschaftsvertrage.

Besondere Voraussetzungen sind im übrigen für die Erhöhung des Stammkapitals nicht aufgestellt. Sie ist insbesondere nicht von der Bedingung abhängig gemacht, daß das ursprüngliche Stammkapital bereits vollständig eingezahlt sei; die Gründe, die eine solche Beschränkung für Aktiengesellschaften gerechtfertigt erscheinen lassen mögen, liegen hier nicht vor, da bei der Gesellschaft mit beschränkter Haftung die mißbräuchliche Vermehrung der Anteilsrechte zu Zwecken der Agiotage, worin dort die Hauptgefahr erblickt wird, als ausgeschlossen gelten muß.

Der Entwurf begnügt sich ferner, gleich dem deutschen Gesetze, mit der einmaligen Eintragung des Beschlusses auf Erhöhung des Stammkapitales, nachdem das erhöhte Kapital durch Übernahme der betreffenden Stammeinlagen gedeckt ist, und verlangt nicht die solcher Deckung vorausgehende Eintragung des bloßen Erhöhungsbeschlusses, da nicht nur zumeist schon bei der Beschlußfassung feststehen wird, wer die neuen Einlagen übernimmt, wodurch die beiden Eintragungen von selbst in eine zusammenfließen, sondern da auf diese Weise auch das Handelsregister immer nur das effektive Stammkapital der Gesellschaft ausweist.

Wie bei der ursprünglichen Anmeldung der Gesellschaft muß auch hier aus denselben Gründen der Anmeldung die Versicherung beigefügt sein, daß mindestens ein Viertel jeder neuen in Geld zu leistenden Einlage bar bezahlt ist, und müssen der Anmeldung eine Liste der Übernehmer der neuen Stammeinlagen und die Übernahmserklärungen in notarieller Ausfertigung oder in beglaubigter Abschrift angeschlossen sein.

Die Haftung für die Richtigkeit der Anmeldung ist durch Verweisung auf die für die ursprüngliche Anmeldung geltenden Vorschriften geregelt.

3. Titel.

Herabsetzung des Stammkapitales.

§ 48 bis 51.

Wie die Erhöhung so darf auch die Herabsetzung des Stammkapitales nicht unbedingt ausgeschlossen werden, da sie wirtschaftlich durch die verschiedensten Umstände erfordert werden kann. Um jeden Zweifel zu beseitigen, erachtet der Entwurf einen ausdrücklichen Hinweis für geboten, daß die Herabsetzung sich vollziehen kann durch Zurückzahlung des Stammkapitales (teilweise Zurückzahlung an alle oder einige Gesellschafter, gänzliche Zurückzahlung an einige Gesellschafter mittels Einziehung von Geschäftsanteilen), durch Abschreibung ohne Zurückzahlung, durch Erlaß der auf Volleinzahlung noch geschuldeten Beträge.

Digitized by Google

Die Herabsetzung erscheint jedoch nur unter ausreichender Sicherstellung der Gläubiger gegen jede Beeinträchtigung ihrer Interessen zulässig. Jede Herabsetzung des Stammkapitals, mag sie mit einer Auszahlung, also mit einer tatsächlichen Verringerung des vorhandenen Gesellschaftsvermögens verbunden sein, oder mag sie nur in einer Abschreibung unter unversehrter Aufrechthaltung des Gesellschaftsvermögens bestehen, verringert die Passivposten der Bilanz, gestattet daher in der Folge die Erzielung eines Reingewinnes in einer Höhe, wie er vor der Herabsetzung sich nicht ergeben konnte. Als Folge tritt somit jedenfalls eine Schmälerung des Gesellschaftsvermögens ein, das zur Deckung der Gläubiger vorbehalten bleibt.

Die Bestimmungen, durch die der Entwurf eine volle Sicherung der Gläubiger herbeizuführen bestrebt ist, unterscheiden sich von jenen des deutschen Reichsgesetzes dadurch, daß das Aufgebotsverfahren im Handelsregister angemerkt wird. Damit wird den gegen das deutsche Gesetz erhobenen Bedenken Rechnung getragen, das nur eine einmalige Anmeldung des Herabsetzungsbeschlusses nach Ablauf eines Jahres, von der letzten öffentlichen Aufforderung an die Gläubiger gerechnet, kennt. Diese Bedenken gipfeln darin, daß bei einer gleichzeitigen Herabsetzung und Erhöhung des Stammkapitales, wie sie bei der Beschaffung neuer Geldmittel für ein der Sanierung bedürftiges Unternehmen vorkommen kann, die Gläubiger leicht in Irrtum geführt werden können, weil während des Sperrjahres (der Anmeldefrist) das Stammkapital nicht nur nicht vermindert, sondern sogar über seinen ursprünglichen Betrag erhöht erscheint. Durch Anmerkung der Herabsetzung im Handelsregister wird diese Gefahr für jeden Gläubiger, der ein auch nur durchschnittliches Maß an Sorgfalt verwendet, beseitigt. Andererseits wird damit vermieden, daß ein Herabsetzungsbeschluß, der etwa sogleich nach der Beschlußfassung oder doch vor Ablauf der Anmeldefrist eingetragen wird, sich hinterher infolge der eingelaufenen Anmeldungen als undurchführbar erweist.

Zugleich wird durch die Anmerkung der beabsichtigten Herabsetzung im Handelsregister eine größere Gewähr dafür hergestellt, daß allen Gläubigern innerhalb des Sperrjahres die Aufforderung sich zu melden bekannt wird.

Auch darin glaubt der Entwurf über das deutsche Gesetz hinausgehen zu sollen, daß er die Vorlage eines Nachweises über die erfolgte Befriedigung oder Sicherstellung der Gläubiger, die sich gemeldet haben, verlangt, und daß er den Geschäftsführern eine unmittelbare Haftung gegenüber den Gläubigern für falsche Nachweisungen oder Erklärungen in der Anmeldung des Herabsetzungsbeschlusses zur definitiven Eintragung auferlegt. Um diese Haftung jedoch nicht zu einer unerträglichen zu gestalten, wird dem in Anspruch genommenen Geschäftsführer eine Befreiung durch den Nachweis eingeräumt, daß er die Unrichtigkeit des Nachweises oder der Erklärung ungeachtet der Sorgfalt eines ordentlichen Geschäftsmannes nicht kannte.

In der Natur der Sache liegt es, daß auch bei der Herabsetzung die für die Höhe des Stammkapitales und der Stammeinlagen nach unten gezogenen Grenzen eingehalten werden müssen. Eine Ausnahme kann nur für die Minimalhöhe der Stammeinlagen zugestanden werden, sofern die Herabsetzung bloß die Abschreibung bereits eingetretener Verluste zum Zwecke hat.

§ 52.

Das deutsche Reichsgesetz gestattet die Einziehung von Geschäftsanteilen durch Rückzahlung der Stammeinlagen auch ohne die Beobachtung der für die Herabsetzung des Stammkapitales geltenden Vorschriften, wenn die Zurückzahlung nur aus dem Reinerträgnis erfolgt. Durch einen solchen Akt verringert sich aber doch auch das Stammkapital um den amortisierten Betrag, es tritt daher die oben erwähnte Folge für die Gläubiger ein, auch wenn im Momente der Einziehung das den Gläubigern vorbehaltene gesellschaftliche Vermögen ebensowenig berührt wird wie durch die Verteilung des Reingewinnes als Dividende. Diese Erwägung bestimmt den Entwurf, die Einziehung unter allen Umständen an die Fassung eines ordnungsmäßigen, von dem Aufgebotsverfahren begleiteten Herabsetzungsbeschlusses zu knüpfen.

Eine Ausnahme scheint nur geboten für Eisenbahngesellschaften, bei denen die Einziehung wegen der beschränkten Konzessionsdauer und dem nach deren Ablauf eintretenden Heimfall ein wirtschaftlich vollberechtigter, sozusagen ein natürlicher Vorgang ist. Die Bedenken, die der Zulassung der Einziehung ohne Aufgebotsverfahren entgegenstehen, verschwinden hier angesichts der Art, wie die Eisenbahngesellschaften beaufsichtigt werden. Überdies wird eine Schädigung der Gläubiger dadurch hintangehalten, daß die amortisierten Stammeinlagen in der Bilanz als Passivpost fortgeführt werden müssen, was dann durch die Kontrolle der Aufsichtsbehörde über die Bilanz überwacht wird. Die erforderliche Sicherung der Gesellschafter gegen eine ihnen vielleicht nicht genehme Einziehung soll dadurch erreicht werden, daß Art und Voraussetzungen der Einziehung im Gesellschaftsvertrage genau bestimmt werden muß.

Digitized by Google

Vierter Abschnitt.

Zweigniederlassungen.

§ 53 und 54.

Die Bestimmungen dieses Abschnittes decken sich mit jenen des gleichzeitig eingebrachten Entwurfes eines Gesetzes, „womit die Vorschriften über die Eintragungen in das Handels- und Genossenschaftsregister ergänzt und abgeändert werden".

II. Hauptstück.

Rechtsverhältnisse der Gesellschaft und der Gesellschafter.

Erster Abschnitt.

Rechtsverhältnisse der Gesellschaft.

§ 55.

Die vom Entwurfe getroffene Regelung der Vermögens- und Prozeßfähigkeit der Gesellschaft mit beschränkter Haftung stimmt ihrem Wortlaute nach mit der entsprechenden Norm des deutschen Reichsgesetzes und des geltenden Aktienrechtes überein. Die Gründe, die dazu führten, der neuen Gesellschaft dieselbe Konstruktion zu geben, sind bereits im allgemeinen Teile erörtert worden.

Die ebenfalls dem deutschen Gesetze entlehnte Bestimmung, daß für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft nur das Gesellschaftsvermögen haftet, entspricht dem bereits im allgemeinen Teile der erläuternden Bemerkungen motivierten Grundsatze der Ausschließung jedweder über den Betrag der Einlage hinausreichenden Haftung der Gesellschafter. Hier muß jedoch erwähnt werden, daß dieser Grundsatz nicht ausnahmslos gilt. Der Entwurf hat aus dem deutschen Gesetze die Ausnahme übernommen, daß für die richtige Einzahlung des Stammkapitals und für die Rückleistung rechtswidrig von einem Gesellschafter empfangener Zahlungen eine Kollektivhaftung der übrigen Gesellschafter eintritt (vgl. § 63 und 76).

Die Fassung des § 55, Absatz 2, soll zugleich zu voller Klarheit bringen, daß der einzelne Gesellschafter weder bis zur Höhe der von ihm eingezahlten Stammeinlage noch auch mit dem darauf rückständigen Betrage den Gesellschaftsgläubigern unmittelbar haftet. Solche unmittelbare Haftung widerspräche dem Wesen der Kapitalgesellschaft, das es nicht zuläßt, den einzelnen Gesellschaftern die Austragung von Streitigkeiten über Ansprüche gegen die Gesellschaft zu überlassen. Sie widerspräche auch dem der Gesellschaft zugestandenen Rechte, abgesehen von der gesetzlich erforderten Anzahlung, bei Einzahlung der Einlagen nach Zeit und Umfang ihr freies Ermessen walten zu lassen, und ihrer Pflicht, die Gesellschafter zu den Einzahlungen nach dem gesetzlichen oder nach dem vertragsmäßig statuierten Verhältnisse gleichmäßig heranzuziehen. Die unmittelbare Haftung wäre aber auch nicht im Interesse der Gläubiger selbst gelegen, da diese bei Geltendmachung ihrer Ansprüche dem einzelnen Gesellschafter gegenüber stets dem Einwande der schon erfolgten Einzahlung an die Gesellschaft oder der an einen anderen Gläubiger geleisteten Zahlung ausgesetzt wären.

Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung wird endlich, in allen Fällen, ohne Rücksicht auf den Gegenstand des Unternehmens, als Handelsgesellschaft erklärt, jedoch nur im Sinne des Handelsgesetzes, also nicht auch ohneweiters im Sinne anderer Gesetze, zum Beispiel der Gewerbeordnung. Dadurch ist die Gesellschaft mit beschränkter Haftung zugleich zum Kaufmanne vollen Rechtes gestempelt, sie ist dadurch den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches unterworfen und der Entwurf selbst zu einem integrierenden Bestandteile des Handelsgesetzbuches gemacht. Zur Vermeidung jedes Zweifels sei erwähnt, daß die

Digitized by Google

Gesellschaft somit nicht nur den Bestimmungen der drei ersten Bücher des Handelsgesetzbuches unterliegt, sondern auch jenen des vierten Buches, gleichviel ob die von ihr betriebenen Geschäfte Grundhandelsgeschäfte sind oder nicht.

Diese Kommerzialisierung der neuen Gesellschaftsform, die vermutlich bei einer Revision des Aktienrechtes auch auf Aktiengesellschaften angewendet werden wird, beruht auf der modernen Anschauung, die den Charakter eines kaufmännischen Unternehmens nicht mehr, wie dies früher der Fall war, vorwiegend in der Art der betriebenen Geschäfte, sondern mehr in der Art des Geschäftsbetriebes selbst und in der auf kaufmännischen Prinzipien beruhenden Organisation des Unternehmens findet. Dieser Anschauung folgend, der auch das revidierte deutsche Handelsgesetzbuch Rechnung trägt, wird man der Gesellschaft mit beschränkter Haftung die Eigenschaft eines kaufmännisch betriebenen Unternehmens unter allen Umständen zuerkennen können; ist doch der für den kaufmännischen Betrieb maßgebende Umfang des Unternehmens dadurch gesichert, daß das Gesetz dem Stammkapital nach unten eine entsprechende Grenze setzt.

Von ausschlaggebender Bedeutung sind zugleich die erhöhten Garantien, die sich für die Gläubiger aus der Pflicht zur Buchführung und aus der Anwendbarkeit der im Konkurse für protokollierte Kaufleute geltenden Bestimmungen ergeben.

§ 56.

Es gelangt hier im Gesetze der Unterschied zwischen der Unternehmungskonzession und der Gesellschaftskonzession zum Ausdrucke. Wenn eine Gesellschaftskonzession, das ist die staatliche Bewilligung zur Errichtung einer Gesellschaft, bei der Form der Gesellschaft mit beschränkter Haftung in der Regel (Ausnahmen im § 3, 2. Absatz des Entwurfes) nicht zur Bedingung der Errichtung gemacht wird, so will und kann hiemit nicht die Anwendung jener mehrfachen Vorschriften gehindert werden, welche für den Betrieb bestimmter Unternehmungsgegenstände, von wem immer dieser Betrieb geschehen mag, die staatliche Bewilligung (Unternehmungskonzession), oder die Beobachtung sonstiger Regeln erfordern. Dabei soll es sich aber nur darum handeln, daß die frei (ohne staatliche, administrativbehördliche Bewilligung) errichtete Gesellschaft mit beschränkter Haftung gleich anderen Unternehmern jenen besonderen Vorschriften genüge, die für den einen oder den anderen Unternehmungsgegenstand die staatliche Bewilligung oder die Beobachtung anderer besonderer Bestimmungen vorschreiben. Bestand und Inhalt solcher besonderer Vorschriften, deren eine große Zahl in Betracht kommt, näher anzuführen, ist im allgemeinen nicht Sache dieses vorliegenden Gesetzes.

Nur bezüglich einer besonderen Gruppe von Unternehmungsgegenständen, sämtlich die Emission von Kreditpapieren betreffend, schien die ausdrückliche Festlegung des Erfordernisses der Unternehmungskonzession aus Rücksichten der eminent kreditpolitischen Bedeutung dieser Unternehmungsgegenstände, sowie auch der minder deutlichen Grenzen der Anwendbarkeit der auf diesem Gebiete bestehenden Vorschriften aus Anlaß des vorliegenden Gesetzes geboten. Es handelt sich hier um zum Verkehre, oder doch zur Verkehrsfähigkeit bestimmte Schuldurkunden, teils für Zwecke des eigentlichen Emissionskredites, so bei den Schuldverschreibungen auf Inhaber und den, wenn auch auf Namen lautenden Teilschuldverschreibungen eines Gesamtanlehens, teils für Zwecke der Organisierung der unter kurzfälliger Veranlagungsform vor sich gehenden Zuleitung verfügbarer Gelder des Publikums, wie bei den Kassenanweisungen (Kassenscheine) und Erlagsbüchern (Erlagsscheinen). Bei allen diesen, auf die Benützung des öffentlichen Kredites in verschiedenen Organisationsformen gerichteten Unternehmungen kommt ebensowohl in Betracht der direkte oder indirekte Appell an den zum Dienste zahlloser öffentlicher Interessen bestimmten Geldmarkt, beziehungsweise die denselben alimentierenden Kapitalsüberschüsse der Volkswirtschaft, als auch der auf diesem Gebiete mehr als sonst nötige und besonderer Kautelen bedürftige Schutz der einzelnen — meist anonymen — Geldgeber samt dem Umstande, daß Mängel oder Erschütterungen auf diesem Gebiete leicht Wirkungen haben, die weit über den speziellen Fall hinaus andere verwandte Fälle oder weitere Gebiete des öffentlichen Kredites nachhaltig alterieren. Überragende kreditpolitische Interessen erfordern hienach für die Unternehmungstätigkeit auf diesem Gebiete den Eintritt der das öffentliche Interesse wahrnehmenden staatlichen Bewilligung (deren Erteilung ressortmäßig dem Finanzministerium im Einvernehmen mit den anderen beteiligten Ministerien zukommt). In diesem Umfange bewegt sich bereits bisher die administrative Praxis, die sich in Ansehung der auf Inhaber oder Namen lautenden Teilschuldverschreibungen auf das (zufolge Allerhöchster Entschließung vom 19. Juni 1847 ergangene) Hofkammerdekret vom 17. Dezember 1847, P. G. S. Nr. 112, stützt, während in Ansehung der Kassenanweisungen (Kassenscheine) gewisse Grenzlinien gegenüber dem Notenprivilegium der Notenbank und in Ansehung der Einlagsbücher gegenüber der gesetzlichen Institution der Sparkassen zu handhaben sind. Indes ist es bislang bei den Aktiengesellschaften und anderen konzessionspflichtigen Vereinen, die weitaus am meisten als Unternehmer für die Unternehmungsgegenstände des frag-

Digitized by Google

lichen kreditpolitischen Gebietes in Betracht stehen, auf die direkte Handhabung von Vorschriften der erwähnten Art nicht so sehr angekommen, weil die Konzessionspflichtigkeit der betreffenden Gesellschaften allein eine genügende Grundlage bietet für die Betriebe der gedachten Art, also Emission von Schuldverschreibungen, Ausgabe von Kassenscheinen und Einlagsbüchern bei Konzessionierung der Gesellschaft, beziehungsweise bei staatlicher Genehmigung des Statutes und seiner Änderungen, die fallweise angemessenen Bestimmungen zu treffen.

Diese Basis wird bei den Gesellschaften mit beschränkter Haftung in aller Regel fehlen. Da andrerseits diese Gesellschaftsform für den Betrieb aller Unternehmungen, wie sie überhaupt in Assoziationsform vorkommen, benützbar ist (Versicherungsgeschäfte allein ausgenommen), so ist es nötig, im speziellen Bereiche der Unternehmungszweige der fraglichen kreditpolitischen Kategorien bei den Gesellschaften mit beschränkter Haftung praktisch ein analoges Maß staatlicher Kontrolle zu sichern, wie beim Betriebe solcher Unternehmungszweige durch Aktiengesellschaften.

Zweiter Abschnitt.

Die Stammeinlagen.

Nachdem im ersten Abschnitte dieses Hauptstückes die Rechtsverhältnisse der Gesellschaft nach außen geregelt worden sind, behandeln die drei folgenden Abschnitte zunächst die Einzahlungsverpflichtung der Gesellschafter, sodann die rechtliche Natur der durch den Eintritt erworbenen Ansprüche, die sich in dem Begriffe des Geschäftsanteiles verkörpern.

§. 57.

Das Stammkapital setzt sich aus den einzelnen Stammeinlagen zusammen. Die Pflicht zur ungeschmälerten Erhaltung des Stammkapitals, auf welche die Konstruktion des gesellschaftlichen Unternehmens als Zweckvermögen sich stützt, setzt demnach die Verpflichtung jedes einzelnen Gesellschafters zur Leistung der von ihm übernommenen Stammeinlage in voller Höhe notwendig voraus.

Gleich dem deutschen Gesetze (§ 19) schreibt der Entwurf vor, daß die Einzahlungen auf die Stammeinlagen nach Verhältnis der übernommenen Stammeinlagen zu leisten sind, um die gleichmäßige Behandlung sämtlicher Gesellschafter zu sichern. Es sollen nicht einzelne Gesellschafter zur Zahlung herangezogen, andere vorerst davon freigelassen werden können. Es liegt jedoch kein Grund vor, es den Gesellschaftern zu verwehren, von vornherein oder im späteren Verlaufe im Vertrage solche Ungleichheiten zu normieren. Indem der Entwurf diese Möglichkeit ausdrücklich einräumt, schließt er die in Deutschland entstandenen Zweifel über den zwingenden oder dispositiven Charakter der Norm des § 19, Absatz 1 des deutschen Gesetzes aus. Mißbräuche können daraus nicht entstehen, da nach § 44 ein Beschluß über diesen Gegenstand nur unter Zustimmung der dadurch benachteiligten Gesellschafter gefaßt werden kann.

Da die ursprüngliche Einzahlung, soweit sie durch Anrechnung der Vergütung für Apports geschieht, in vollem Umfange geleistet sein muß, bezieht sich die eben erwähnte Dispositivvorschrift nur auf Bareinzahlungen. Mit diesem Vorbehalte tritt sie aber auch bei der ursprünglichen Einzahlung in Kraft. Wenn nämlich nicht schon in dem Vertrage ein anderes Verhältnis normiert ist, ist auch die erste Einzahlung nach Verhältnis der Stammeinlage zu leisten, soweit dem nicht der erste Satz des § 10 entgegensteht.

Die weiteren Vorschriften dieses Paragraphen dienen dem Zwecke, eine Beeinträchtigung des Stammkapitals durch Befreiung einzelner Gesellschafter oder Unterschiebung von Surrogatleistungen zu verhüten.

Darum ist vor allem der Erlaß der Leistungen auf die Stammeinlage untersagt. Eine Ausnahme hievon kann nur bei Kapitalsherabsetzung eintreten, da diese ohnedies nur unter Beobachtung besonderer Schutzmaßregeln vor sich gehen darf und es, die Beobachtung dieser Vorsichten vorausgesetzt, für die Gläubiger gleichgültig ist, ob die Herabsetzung durch Minderung jeder einzelnen Stammeinlage oder durch vollständigen oder teilweisen Erlaß der einen oder anderen Stammeinlage sich vollzieht (§ 48, Absatz 2).

Ebenso ist eine Aufrechnung des Gesellschafters gegenüber dieser Zahlungspflicht ausgeschlossen. Durch die strenge Fassung des Kompensationsverbotes im Entwurfe soll jeder Zweifel beseitigt werden, daß dasselbe

Digitized by Google

auch die Aufrechnung im beiderseitigen Einverständnisse (vertragsmäßige Kompensation), sowie den Fall der Annahme dessen als Einlage in sich begreift, was die Gesellschaft dem einzelnen bereits schuldet. Denn auch in dieser Möglichkeit liegt die Gefahr einer Umgehung des Gesetzes zum Nachteile der Gläubiger. Das Verbot hat aber auch noch einen im Wesen dieser Zahlungsverpflichtung selbst gelegenen Grund für sich. Denn bezüglich der auf die Stammeinlage zu leistenden Zahlung ist der Gesellschafter nicht einfacher Schuldner der Gesellschaft, sondern dadurch wird er erst seiner Verpflichtung, die Kreditbasis der Gesellschaft, das Befriedigungsobjekt der Gesellschaftsgläubiger zu schaffen, gerecht. Diese auf dem Gesellschaftsvertrage beruhende Verpflichtung kann nicht anderen zwischen dem Gesellschafter und der Gesellschaft aus sonstigen Rechtstiteln entstandenen Verpflichtungen gleichgeachtet werden. Unter Umständen könnte in dieser strengen Auffassung des Kompensationsverbotes allerdings eine wirtschaftlich bedenkliche Einschränkung der Bewegungsfreiheit gefunden werden, wenn nämlich ein Gesellschafter zur Deckung eines plötzlichen Bedarfes der Gesellschaft Barkredit gewährt in Antizipation seiner Einzahlungspflicht. In einem solchen Falle kann er sich aber die Anrechnung auf seine Einzahlung dadurch sichern, dass er bei der Vorauszahlung ausdrücklich seinen Willen erklärt, eine Vorauszahlung auf die Stammeinlage zu leisten.

Dagegen wurde das im § 19 des deutschen Gesetzes enthaltene Verbot der Geltendmachung eines Retentionsrechtes mit Rücksicht auf die praktische Seltenheit des Falles nicht übernommen.

Einer besonderen Regelung bedurfte endlich noch der Fall der Anrechnung einer nicht in Geld bestehenden Leistung auf die Stammeinlage. Die darauf abzielende Norm des § 57, Absatz 4, ist notwendig, um die Beobachtung der Vorschrift des §. 6, Absatz 4, und die ungeschmälerte Aufbringung des Stammkapitals zu sichern. Deshalb geht es auch nicht an, diese Vorschrift auf einen bestimmten Zeitraum nach Errichtung der Gesellschaft zu beschränken, weil gerade bei der begrenzteren Zahl und der engeren Verbindung der Mitglieder einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung die Gefahr einer Kollusion auch in einem späteren Zeitpunkte nicht ausgeschlossen ist; es könnten nämlich bei schlechtem Gange des Gesellschaftsbetriebes die Gesellschafter auch dann noch durch Hingabe minderwertiger Erfüllungssurrogate sich ihren Verpflichtungen zu entziehen suchen. Diesen Erwägungen gegenüber muß die andere unbedingt zurücktreten, daß hiedurch in einzelnen Fällen Transaktionen verhindert oder erschwert werden können, die dem Interesse aller Beteiligten entsprechen würden, ohne die Gesellschaft oder deren Gläubiger zu schädigen.

Die besondere Hervorhebung des Umstandes, daß Vorbehalte und Einschränkungen bei der Übernahme von Stammeinlagen wirkungslos sein sollen, ist deshalb geboten, um jeden Zweifel darüber auszuschließen, wie das Verhalten des betreffenden Übernehmers und die trotzdem erfolgte Eintragung in das Handelsregister zu beurteilen sei.

§ 58.

Die Vorschrift des ersten Absatzes bildet einen Ausfluß des im § 9 und 10 zuerst hervortretenden Grundsatzes der Publizität und hat auch bereits dort ihre Rechtfertigung gefunden.

Ihre Sanktion empfängt diese Vorschrift durch die Bestimmung des zweiten Absatzes, wonach die Geschäftsführer für nachteilige Folgen der Unterlassung dieser Anmeldung nicht nur der Gesellschaft selbst ebenso haften wie für die Richtigkeit der ursprünglichen Anmeldung der Errichtung, sondern noch überdies den Beschädigten unmittelbar.

§ 59 bis 62.

Die Sicherung der Aufbringung des Stammkapitals gehört zu den ersten Existenzbedingungen der auf der Grundlage eines ziffermäßig bestimmten Kapitals aufgebauten Gesellschaftsformen. Der Entwurf schließt sich daher in der grundlegenden Norm des § 59 dem geltenden Aktienrechte an, rezipiert aber auch die dasselbe ergänzenden Bestimmungen des deutschen Rechtes ihrem wesentlichen Inhalte nach.

Zur Vermeidung jeden Zweifels wird ausdrücklich das Organ bestimmt, dem die Eintreibung der Beiträge mangels besonderer Bestimmungen des Vertrages obliegen soll.

Bleibt die Zahlungsaufforderung fruchtlos, so tritt zunächst die Berechtigung der Gesellschaft ein, die aus § 57 und 59 hervorgehenden Verpflichtungen des säumigen Gesellschafters zwangsweise gegen ihn geltend zu machen. Weder ihr eigenes Interesse noch jenes der Gläubiger wäre aber ausreichend gewahrt, wenn sie auf den gewöhnlichen Weg der Zwangsvollstreckung allein angewiesen bliebe. Der Entwurf wählt daher den weit rascheren und wirksameren Weg der Verwirkung (Kaduzierung) des Geschäftsanteiles als

Digitized by Google

eventuelle Folge der Nichtzahlung. Die Kaduzierung ist auch deshalb nicht zu entbehren, weil die Veräußerung eines Geschäftsanteiles vor vollständiger Einzahlung der daran haftenden Stammeinlage nur unter gleichzeitigem Ausschlusse des säumigen Erwerbers zu befriedigenden Ergebnissen führen kann. Die Veräußerung muß für diesen Fall vom Gesetze gestattet werden, ihre Folge kann aber nicht die sein, daß der Veräußerer dadurch sofort von der Haftung für die Stammeinlage vollständig befreit wird. Ebensowenig kann sie Umfang und Inhalt seiner Haftpflicht völlig unberührt lassen. Der enge Zusammenhang zwischen Stammeinlage und Geschäftsanteil muß vielmehr in jedem Falle aufrecht bleiben.

Dieses Kaduzierungsverfahren soll jedoch, wie nach deutschem Rechte, nicht obligatorisch sein. Es kann eingeleitet werden, es kann aber auch von der Kaduzierung abgesehen und statt dessen die zwangsweise Eintreibung bei den säumigen Gesellschaftern vorgezogen werden. Durch die bloß fakultative Normierung der Kaduzierung soll dem von den verschiedenartigsten geschäftlichen und wirtschaftlichen Rücksichten abhängigen Vorteile der Gesellschaft auch bei Anwendung der zur Erzwingung der Einzahlungen zulässigen Mittel entsprechend Rechnung getragen werden. Die nur fakultative Normierung des Kaduzierungsverfahrens ist übrigens um so unbedenklicher, als durch die Vorschrift des § 63 für die Sicherung der Gläubiger ausreichend gesorgt ist. Noch weiter zu gehen und, wie das deutsche Gesetz, die Wahl zwischen Zwangsvollstreckung und Kaduzierung auch hinsichtlich jedes einzelnen von mehreren säumigen Gesellschaftern frei zu geben, erachtet der Entwurf jedoch nicht für angängig wegen der Gefahr mißbräuchlicher Bevorzugung oder Benachteiligung einzelner Gesellschafter.

Während also die Einleitung des Verfahrens in das freie Ermessen der maßgebenden Gesellschaftsfaktoren gestellt ist, glaubt der Entwurf — auch hierin dem deutschen Gesetze folgend — der Gesellschaft kein weiteres Wahlrecht mehr einräumen zu können, sobald sie sich für die Einleitung entschieden hat. Nach der imperativen Vorschrift des zweiten Absatzes des § 60 („sind") muß daher das einmal eingeleitete Verfahren unbedingt durchgeführt werden.

Ist nun das Kaduzierungsverfahren durchgeführt, so tritt als notwendige Folge zweierlei ein: der Ausschluß des Gesellschafters aus der Gesellschaft und der Übergang des durch den Ausschluß frei gewordenen Geschäftsanteiles an die Gesellschaft, jedoch nicht zu freier Verfügung, sondern nur zu dem Zwecke, um als Befriedigungsobjekt zu dienen. Soweit die Kaduzierung die Befriedigung der Gesellschaft nicht herbeizuführen vermag, bleiben daher die Verpflichtungen des ausgeschlossenen Gesellschafters aufrecht, deren Erfüllung überdies im Interesse des Kapitalsbedürfnisses der Gesellschaft und zum Schutze der Gläubiger durch eine zeitlich begrenzte Haftung der Rechtsvorgänger gesichert werden muß, damit nicht dem säumigen Gesellschafter die Möglichkeit eröffnet werde, sich seiner Verpflichtungen durch Übertragung seines Geschäftsanteiles an eine minder zahlungsfähige Person zu entledigen. (§ 61.)

Um diese Haftung mit den erwähnten Folgen der Kaduzierung in Einklang zu bringen, muß ein System von Rechtssätzen aufgestellt werden, für das im deutschen Gesetze ein zweckmäßiges Vorbild gegeben ist.

Die Haftung der Rechtsvorgänger kann, so wenig sie gänzlich zu entbehren wäre, doch nur eine subsidiäre und sukzessive sein, weil ihrer Verpflichtung keine Berechtigung ausgleichend gegenübersteht. Zur Erleichterung des der Gesellschaft in dieser Hinsicht obliegenden Beweises ist nach dem Vorgange des Deutschen Gesetzes die Vermutung des zweiten Absatzes des § 61 aufgestellt. Dieselbe Vorschrift schließt zugleich das Verbot des sogenannten Sprungregresses in sich. Nur eine Forderung der Billigkeit und eine Folge des wiederholt betonten Zusammenhanges zwischen Geschäftsanteil und Stammeinlage ist es, daß der zahlende Rechtsvorgänger den Geschäftsanteil erwirbt. Einer besonderen Übertragung des Geschäftsanteiles durch die Gesellschaft bedarf es hiezu nicht. Der Erwerb vollzieht sich vielmehr unmittelbar als Folge der geleisteten Zahlung; auf Grund der Zahlung muß die Eintragung in das Anteilbuch erfolgen, gegebenenfalls wird auch die Ausstellung eines neuen Anteilscheines gegen Einziehung des alten geboten sein.

Die Frage, ob dem ausgeschlossenen Gesellschafter gegen den erwerbenden Rechtsvorgänger wegen des Verlustes, den er durch die Entziehung der Beteiligung erleidet, ein Regreßanspruch zusteht, wird vom Entwurfe ebensowenig gelöst, wie vom deutschen Gesetze. Sie betrifft nicht Beziehungen der Gesellschaft zu den Gesellschaftern, ihre Entscheidung im einzelnen Falle wird daher je nach den Umständen, unter denen sich der Übergang des Geschäftsanteiles bis auf den ausgeschlossenen Gesellschafter herab vollzogen hat, aus allgemeinen Rechtsregeln abzuleiten sein.

Das Interesse des Verkehres erfordert es, auch hier, wie in anderen, ähnlichen Beziehungen, den Rechtsvorgänger nach Ablauf der allgemein als angemessen betrachteten fünfjährigen Frist seiner Haftung zu entlassen.

Ist die Heranziehung der Haftung der Vormänner das nächstliegende, einfachste und wirksamste Mittel der Befriedigung für die Gesellschaft, so kann auch die Anwendung anderer Mittel von der Fruchtlosigkeit des ersteren abhängig gemacht werden.

Digitized by Google

Wenn aber auch zu anderen Mitteln gegriffen werden muß, so erwächst dem Gesetze doch die Aufgabe, die Versteigerung, die bei nicht marktgängigen Gegenständen erfahrungsgemäß nicht leicht zu einem günstigen Ergebnisse führt und die überdies unter Umständen das Vertrauen in die Solidität des Unternehmens zu gefährden geeignet ist, als äußersten Notbehelf möglichst in den Hintergrund zu drängen. Zu diesem Zwecke läßt der Entwurf der Gesellschaft freie Wahl, ob und in welchem Zeitpunkte sie um Verkaufe des Geschäftsanteils schreiten will und gestattet zunächst auch den freihändigen Verkauf, jedoch nur unter Aufstellung von Kautelen gegen eine Verschleuderung, die den ausgeschlossenen Gesellschafter benachteiligen würde, ohne der Gesellschaft erheblich zu nützen. Der Verkauf soll nicht unter dem wahren Werte (dem Bilanzwerte) erfolgen dürfen, überdies nur binnen Monatsfrist. Diese Frist ist von dem Tage an zu berechnen, an dem feststeht, daß die Einbringung des Betrages im Sinne des ersten Absatzes ausgeschlossen ist. Ist die Frist fruchtlos verstrichen, oder hat die Gesellschaft von vornherein auf den Verkauf aus freier Hand verzichtet, so kann wohl als feststehend angenommen werden, daß zur Erzielung des nach der Sachlage besten Preises nur mehr die Veräußerung im Wege öffentlicher Versteigerung erübrigt. Es können demnach in diesem Stadium andere Realisierungsmöglichkeiten nicht mehr zugelassen werden. Auch das Deutsche Gesetz hat in seiner revidierten Fassung die frühere Bestimmung: „Eine andere Art des Verkaufes ist nur mit Zustimmung des ausgeschlossenen Gesellschafters zulässig" fallen gelassen.

Auch bei der Versteigerung kann aber der Gesellschaft nicht zugemutet werden, sich des ihr bei einem vertragsmäßigen Verkaufe zustehenden Rechtes der Prüfung der Person des Käufers zu begeben; ihr wird daher die Befugnis eingeräumt, die Zustimmung zu dem Zuschlage zu versagen.

Die Vorschrift des dritten Absatzes bezweckt vor allem, Zweifel darüber zu beseitigen, ob nicht die Versteigerung etwa als ein Akt der Zwangsvollstreckung anzusehen sei; sie ermöglicht aber trotzdem die Intervention des Handelsgerichtes, weil sonst unter Umständen die Vornahme durch die Gemeindevorstehung des Sitzes der Gesellschaft erfolgen müßte, was die Aussichten auf einen günstigen Erfolg noch mehr zu beeinträchtigen geeignet scheint.

Soweit der Erlös aus dem Verkaufe einen Überschuß über den geschuldeten Betrag liefert, könnte zwar der Grundsatz aufgestellt werden, daß dem ausgeschlossenen Gesellschafter ein Anspruch darauf nicht zustehe, da er durch die Kaduzierung jedweder Berechtigung aus dem Geschäftsanteile verlustig gegangen und vielmehr die Gesellschaft es ist, zu deren Vorteil die Veräußerung erfolgte. Es entspricht aber der Billigkeit, darin nicht weiter zu gehen, als dies zur unversehrten Erhaltung des Stammkapitals geboten erscheint. Daher ist dieser Überschuß zunächst auf den noch unberichtigten Teil der Stammeinlage in Anrechnung zu bringen, wodurch sich die Haftung des ausgeschlossenen Gesellschafters und seiner Vormänner um diesen Betrag vermindert. Ist aber aus dem Erlöse der auf die Stammeinlage ausständige Betrag vollständig gedeckt, damit also auch die Haftung des ausgeschlossenen Gesellschafters und seiner Rechtsvorgänger vollständig behoben, so erscheint es billig, einen weiteren Überschuß dem ausgeschlossenen Gesellschafter zu gute kommen zu lassen.

§ 63.

Das deutsche Gesetz konnte sich der Erkenntnis nicht verschließen, daß bei der Gesellschaft mit beschränkter Haftung ein Ersatz für die der Aktiengesellschaft auferlegten strengen Normen des Gründungsherganges und der Publizität der Gebarung geschaffen werden muß, um die ungeschmälerte Aufbringung und Erhaltung des Stammkapitals zu sichern. Dieser Ersatz wurde in einer Kollektivhaftung der Gesellschafter für nicht voll eingezahlte Stammeinlagen gefunden. Davon glaubt der Entwurf um so weniger absehen zu können, als er andere zu diesem Zwecke vorgeschlagene Mittel aus den im allgemeinen Teile angeführten Gründen sich nicht zu eigen gemacht hat. Auch kann nur unter dem Drucke der Kollektivhaftung der Gesellschaft volle Freiheit eingeräumt werden, je nach Umständen zur Kaduzierung zu schreiten oder nicht, und im Falle der Kaduzierung sich über den Zeitpunkt der Veräußerung zu entscheiden.

Die Kollektivhaftung soll eintreten, wenn die anderweitige Deckung durch die im Gesetze vorgeschriebenen Maßregeln nicht erreicht werden kann oder, sofern die Anwendung dieser Maßregeln in das Belieben der Gesellschaft gestellt ist, von ihrer Anwendung wegen der Aussichtslosigkeit eines solchen Vorgehens Abstand genommen worden ist.

Diese Unterscheidung zwischen den obligatorischen und fakultativen Deckungsversuchen bringt der Entwurf mit Absicht im § 63 nochmals zum Ausdrucke, indem er sich für die einen der Wendung „kann", für die anderen der Wendung „wird" bedient. Dadurch soll auch dem in der deutschen Literatur herrschenden Streite die Spitze abgebrochen werden, ob der ausgeschlossene Gesellschafter und die übrigen Gesellschafter

Digitized by Google

auch dann haften, wenn der Verkauf gar nicht versucht wurde. Durch die Fassung des Entwurfes ist die Frage zweifellos in bejahendem Sinne entschieden, denn der Ausfall wird durch Verkauf auch dann nicht gedeckt, wenn der Verkauf von vornherein unterblieben ist.

Die Haftung nach § 63 begründet nur eine Deckungspflicht der übrigen Gesellschafter, nicht einen anteilmäßigen Eintritt in die Rechte des ausgeschlossenen Gesellschafters. Diese Regelung ist deshalb gewählt, um nicht sofort eine primäre Haftung der zum Ersatze herangezogenen Gesellschafter auch für die künftig auf diesen Geschäftsanteil entfallenden Leistungen zu begründen, sondern auch noch in späteren Fällen den durch die vorausgehenden Paragraphen vorgezeichneten Weg zu ermöglichen. Es wäre auch zu strenge und der Bildung von Gesellschaften abträglich, wenn die Deckungspflicht als primäre und solidare gestaltet würde; sie soll vielmehr nur nach Maßgabe des einzelnen Geschäftsanteiles eintreten. Lediglich insoferne muß auch diese Deckungspflicht einen solidarischen Charakter tragen, als solche Beiträge, die von einzelnen Gesellschaftern nicht zu erlangen sind, von den Zahlungsfähigen übernommen werden müssen. Hiefür eine vorausgehende Kaduzierung zu verlangen, würde nicht nur zu einer unverhältnismäßigen Verzögerung des Verfahrens führen, sondern müßte auch ungerechtfertigt erscheinen, da diese Nichtleistung der Nichtzahlung der eigenen Stammeinlage nicht ohneweiters gleichgestellt werden kann. Eine solche Kaduzierung wäre aber nicht zu vermeiden, wenn durch den Ausschluß eines Gesellschafters der Übergang seines Geschäftsanteiles an die übrigen Gesellschafter unbedingt herbeigeführt würde. Auch darin liegt also ein Grund mehr, von solcher Regelung Abstand zu nehmen. Der Regreß der zur Beitragsleistung herangezogenen Mitglieder untereinander ergibt sich aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen und bedarf keiner Regelung durch den Entwurf.

Als Entschädigung von Seite der Gesellschaft ist den beitragenden Gesellschaftern zunächst nur ein entsprechender Anteil an der Gewinstquote des Geschäftsanteiles gewährleistet, die, so lange der Geschäftsanteil nicht verkauft ist, sonst unverteilt bleiben würde. Unter derselben Voraussetzung haben sie bei der Auflösung der Gesellschaft Anspruch auf den entsprechenden Anteil des Liquidationserlöses. Wird der Verkauf nachträglich noch durchgeführt, so muß der Anspruch der beitragenden Gesellschafter auf Ersatz ihrer Zahlungen anerkannt werden, während der Überschuß auch in diesem Falle dem ausgeschlossenen Gesellschafter gebührt.

§ 64.

Ungeachtet der Maßnahmen der §§ 61 bis 63 kann sich noch immer ein Ausfall ergeben, für den der ausgeschlossene Gesellschafter nach wie vor verhaftet bleibt. Diese Haftung des ausgeschlossenen Gesellschafters ist nicht nur durch die ursprünglich von ihm übernommene Verpflichtung zur Vollzahlung der Stammeinlage gerechtfertigt, da der Ausschluß ihn zunächst nur seiner Rechte verlustig machen, nicht aber seiner Verpflichtungen ohneweiters entbinden soll. Diese Haftung ist vielmehr auch durch die Rücksicht auf die Gesellschaftsgläubiger geboten, der es widersprechen würde, den Erstverpflichteten aus seiner Verbindlichkeit zu entlassen, bevor deren Erfüllung von anderer Seite genügend gesichert ist. Andrerseits ist aber die Haftung des Ausgeschlossenen wie seine und seiner Vormänner Verpflichtung zu weiteren Einzahlungen (Absatz 2) nur mehr eine subsidiäre, weil dieser Pflicht keinerlei Berechtigung mehr gegenübersteht.

§ 65.

Da die Rechtsfolgen der Nichtzahlung einer Stammeinlage in erster Linie das Interesse der Gesellschaftsgläubiger bezwecken, so erfordert die konsequente Anwendung des im § 57, Absatz 3 aufgestellten Grundsatzes, daß Vergleiche und Verzichte zwischen der Gesellschaft und den Gesellschaftern nicht zugelassen werden dürfen.

Dritter Abschnitt.

Nachschüsse.

§ 66 und 67.

Unter den Erscheinungen, die in Deutschland zur Schaffung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung Anlaß gegeben haben, nahm das Bedürfnis eine hervorragende Stelle ein, das Betriebskapital durch nachträgliche Einzahlungen der Gesellschafter erhöhen zu können, die nicht so sehr der

Digitized by Google

Kreditbefestigung der Gesellschaft, als vielmehr der Vergrößerung des Unternehmens dienen sollten. Diesem Bedürfnisse entsprang die Einführung der Nachschüsse. Ihre Eigentümlichkeit ist, wie sich schon aus der Bezeichnung entnehmen läßt, darin gelegen, daß sie nicht eine Erhöhung des Stammkapitals im Interesse der Gläubiger, sondern eine Vermehrung des Betriebskapitals im Interesse der Gesellschaft darstellen. Daraus ergibt sich, daß sie nicht wie das Stammkapital ungeschmälert zu erhalten und durch die für die Stammeinlagen geschaffenen Sicherungsmaßregeln festzulegen, sondern im Gegenteile als ein frei bewegliches und frei verfügbares, lediglich den übrigen Gläubigern postlogiertes Investitionsanlehen der Gesellschaft anzusehen sind und daß daher ihre Einforderung auch nicht durch vorherige Volleinzahlung der Stammeinlagen bedingt ist. Durch diesen Gesichtspunkt bestimmt sich die im Entwurfe getroffene Regelung der Nachschüsse, die im großen und ganzen, allerdings mit einer wichtigen Ausnahme, dem Deutschen Gesetze angepaßt ist.

Das Deutsche Gesetz hat die Nachschußpflicht nicht zu einem Essentiale der neuen Gesellschaft gestaltet, sondern sie von der Aufnahme in den Gesellschaftsvertrag abhängig gemacht, weil sie nur nach der Natur des einzelnen Unternehmens beurtheilt werden kann. Diesen Standpunkt theilt der Entwurf trotz des Widerspruches eines großen Theiles der Deutschen Literatur. Man hat nämlich dagegen eingewendet, daß es nicht möglich sei, in allen Fällen im Zeitpunkte der Errichtung der Gesellschaft schon ein richtiges Urteil über das Bedürfnis nach einer Nachschußpflicht und über dessen Maß abzugeben. Richtig sei zwar, daß die Frage, ob ein Bedürfnis für die Aufbringung weiterer Mittel neben dem Stammkapital besteht, nach der Natur des jeweiligen Unternehmens und nach Lage des Einzelfalles zu beurteilen ist. Allein möglicherweise und nicht selten würden Unternehmungen, deren künftiges Kapitalbedürfnis nicht vorhergesehen werden konnte und wo deshalb die Festsetzung der Nachschußpflicht im Vertrage unterblieb, später infolge veränderter Verhältnisse weiterer Betriebsmittel neben dem Stammkapitale bedürfen. Dasselbe könne in dem Falle eintreten, wo die Gesellschaft sich in der Folge zu einer Erweiterung oder Änderung des Betriebes veranlaßt sieht und deshalb auf die nachträgliche Einführung der Nachschußpflicht angewiesen ist. In diesen und ähnlichen Fällen mache sich unter der Herrschaft des Deutschen Gesetzes eine empfindliche Lücke bemerkbar.

Der Entwurf hat sich diesen Einwendungen keineswegs verschlossen. Wenn er trotzdem den Standpunkt des Deutschen Gesetzes teilt, so geschieht dies einerseits aus Motiven, ähnlich jenen, die dazu führten, von einer obligatorischen Haftung der Gesellschafter über den Betrag der von ihnen übernommenen Stammeinlage hinaus abzusehen. Das Maß der Nachschußpflicht im Gesetze selbst in einer für alle Fälle gleichmäßig zutreffenden Weise zu begrenzen, wäre nämlich ein kaum zu lösendes Problem; jedenfalls müßte die Grenze so hoch gesteckt werden, daß darin unter Umständen ein Hindernis für die Bildung der Gesellschaft gelegen sein könnte. Die nachträgliche Einführung oder Erhöhung der Nachschußpflicht durch einen, wenn auch vielleicht hoch qualifizierten Mehrheitsbeschluß zuzulassen, könnte aber andrerseits zu einer sehr bedenklichen Härte und Unbilligkeit gegen die Gesellschafter ausarten, die unter der Voraussetzung bestimmt umgrenzter finanzieller Verpflichtungen in die Gesellschaft eingetreten sind und nun zu ungeahnten Leistungen von vielleicht beträchtlichem Umfange herangezogen werden, denen sie sich besten Falls nur durch Aufgabe ihres Gesellschaftsrechtes entziehen könnten. Diese Erwägung war für den Entwurf um so bestimmender, als die Einführung einer nachträglichen Nachschußpflicht durch Mehrheitsbeschluß leicht ein Mittel an die Hand geben kann, die weniger kapitalskräftigen Elemente zu erdrücken.

Die Nachschußpflicht kann daher auch nach dem Rechte des Entwurfes nicht durch einen nachträglichen Mehrheitsbeschluß der Gesellschafter eingeführt werden; ihre Einführung oder Erhöhung fällt vielmehr unter den Gesichtspunkt einer Vermehrung der den Gesellschaftern nach dem Vertrage obliegenden Leistungen (§ 44, Absatz 4) und setzt daher wie diese einen einstimmigen Beschluß der Gesellschafter voraus.

Dieselben Gründe waren auch dafür entscheidend, die „unbeschränkte" Nachschußpflicht des Deutschen Gesetzes zu eliminieren. Durch die unbeschränkte Nachschußpflicht wird die ökonomische Abhängigkeit der Gesellschafter von der Gesellschaft ins Ungemessene gesteigert und der Vorteil der beschränkten Haftung damit wenigstens nach einer Seite hin vollständig illusorisch gemacht. Den Gesellschaftern wird deshalb von dem Deutschen Gesetze in diesem Falle das Recht zugestanden, sich der persönlichen Pflicht zur Leistung unbeschränkter Nachschüsse durch Austritt aus der Gesellschaft, doch unter Zurücklassung ihres Geschäftsanteiles zu entschlagen (Abandonrecht). Allein es läßt sich nicht verkennen, daß damit eine große Unsicherheit in den Bestand der Gesellschaft hineingetragen und ihr festes Gefüge merklich gelockert wird. Daher kommt es wohl auch, daß die unbeschränkte Nachschußpflicht nach der Versicherung erfahrener Praktiker in Deutschland keine oder nur sehr geringe Verwendung gefunden hat und als entbehrlich, ja sogar als nachteilig bezeichnet wird.

Der Entwurf läßt daher nur die beschränkte Nachschußpflicht zu und glaubt dadurch, daß er dieser beschränkten Nachschußpflicht keinerlei ziffermäßige Grenze setzt, dem praktischen Bedürfnisse genügend Rechnung getragen zu haben. Die Grenzbestimmung nach dem Vielfachen der Stammeinlage gewährt überdies den Vorteil, daß die Höchstbelastung des einzelnen Gesellschafters von Anfang an ersichtlich wird.

Digitized by Google

Damit entfällt auch der innere Grund für ein Abandonrecht der einzelnen Gesellschafter. Vielmehr kann unter dieser Beschränkung die Nachschußpflicht ebenso erzwingbar sein, wie die Leistung der Stammeinlage selbst. Doch unterliegt es keinem Bedenken, den Gesellschaftern die Freiheit anderer vertragsmäßiger Regelung, daher auch der Statuierung eines Abandonrechtes einzuräumen. (§ 67, Absatz 1.)

Mit der Beseitigung des Abandonrechtes entfällt auch jegliches Motiv für eine Einschränkung der Einforderung von Nachschüssen vor Volleinzahlung der Stammeinlagen.

Bei dieser Haltung des Entwurfes genügt als Dispositivbestimmung für die Einbringung von Nachschüssen die Berufung der §§ 60 bis 62 und 64. Die Vorschrift des § 63 kann hier nicht Anwendung finden, weil sie lediglich auf dem Gesichtspunkte der Vervollständigung des Gläubigerschutzes beruht, der bei der Nachschußpflicht entfällt. Außerdem bedarf es noch einer Einschränkung der Nachschußpflicht der Rechtsvorgänger im Sinne des § 67, Absatz 2, weil deren Haftung durch einen ohne ihr Zutun gefaßten Beschluß nicht erweitert werden kann.

§ 68.

Wenn die Nachschüsse auch an sich nicht das den Gläubigern verhaftete Stammkapital vermehren und ihre Zurückzahlung daher auch nicht den in den §§ 48 bis 51 für die Kapitalsrückzahlung aufgestellten Erfordernissen unterliegt, bilden sie doch nicht schlechthin ein von den Gesellschaftern der Gesellschaft gewährtes Darlehen, durch das die Gesellschafter in die Reihe der übrigen Gesellschaftsgläubiger eintreten. Wenn die Nachschüsse oben als postloziertes Investitionsanlehen bezeichnet wurden, so äußert sich dies darin, daß sie in der Bilanz ebenso behandelt werden müssen, wie die Stammeinlagen; daß sie ferner überhaupt keinen Anspruch auf Zurückzahlung in der gegebenen Höhe begründen, insbesondere nicht bei Auflösung der Gesellschaft; daß endlich durch ihre Zurückzahlung unter keinen Umständen das Prinzip der ungeschmälerten Erhaltung des Stammkapitals verletzt werden darf. Diese aus der Natur des Institutes hervorgehenden Grundsätze führen zu den im § 68, Absatz 1 und 5, aufgestellten Normen.

Ergänzt werden diese durch die Vorschrift der Kundmachung des Rückzahlungsbeschlusses und der Einhaltung einer Sperrfrist (Absatz 2). Diese Frist hat allerdings nicht die Bedeutung der Frist im Falle der Herabsetzung oder Rückzahlung des Stammkapitals. Es soll aber den Gläubigern dadurch Gelegenheit und Zeit geboten werden, gegebenenfalls die ihnen geeignet scheinenden Maßregeln zur Sicherung ihrer Forderungen zu ergreifen. Als Garantie dafür normiert Absatz 3 eine Erstattungspflicht des Empfängers, der geschäftsführenden Organe und der übrigen Gesellschafter in demselben Umfange, wie sie für den Fall rechtswidriger Rückzahlungen des Stammkapitals im § 76, beziehungsweise im § 24 festgesetzt ist.

Nicht so sehr im Interesse der Gläubiger, als in dem der Gesellschafter selbst bindet der Entwurf im § 34, Z. 3, die Zurückzahlung an einen Beschluß der Gesellschafter und verlangt die gleichmäßige Behandlung aller Gesellschafter bei der Zurückzahlung, um eine Verrückung des vertragsmäßigen Verhältnisses der gesellschaftlichen Beteiligung zu verhindern.

Die Vorschrift des vorletzten Absatzes endlich ist bestimmt, Zweifel darüber abzuschneiden, ob die vertragsmäßige Grenze der Nachschußpflicht nach der Summe aller eingezahlten oder nur der im Besitze der Gesellschaft verbliebenen Nachschüsse zu bestimmen ist.

Selbstverständlich finden alle diese Vorschriften nur auf die wirkliche Rückzahlung von Nachschüssen Anwendung, dagegen nicht auf die Verwendung von Nachschüssen zu Abschreibungen und anderen ähnlichen Zwecken.

Vierter Abschnitt.

Die Geschäftsanteile.

§ 69.

Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung besitzt ebenso wie die Aktiengesellschaft ein ziffermäßig bestimmtes ursprüngliches Grundvermögen, das Stammkapital, das aus den von den einzelnen Gesellschaftern übernommenen Stammeinlagen gebildet wird. Dieses Stammvermögen unterliegt in seiner Höhe allen Schwankungen, die sich aus dem Betriebe des gesellschaftlichen Unternehmens ergeben.

Als Äquivalent für die übernommenen Stammeinlagen und die etwa sonst noch aus dem Gesellschaftsvertrage sich ergebenden Verpflichtungen erhalten die Gesellschafter, genau so wie die Aktionäre, ein Anteilsrecht an dem selbständigen Gesellschaftsvermögen, das sich nicht etwa in einer Geldsumme, sondern in einer

Digitized by Google

quotenmäßigen Beteiligung an der Verwaltung, den Nutzungen und einer etwaigen Verteilung des Gesellschaftsvermögens, kurz in einer Summe einzelner aus der Gesellschaftereigenschaft entspringenden Berechtigungen ausdrückt. Die Summe dieser Berechtigungen, die einen von der Stammeinlage gänzlich verschiedenen Begriff darstellt, bezeichnet der Entwurf als Geschäftsanteil — ein technischer Ausdruck, der somit für das Gebiet der neuen Gesellschaftsform dem Begriffe der Aktie oder des Kuxes gleichkommt.

Das Maß der im Geschäftsanteil verwirklichten Beteiligung jedes Gesellschafters an dem Vermögen und der Verwaltung der Gesellschaft wird sich in der Regel nach dem Verhältnis bestimmen, in dem er sich mit seiner Stammeinlage an der Bildung des Stammkapitals beteiligt hat. Ebenso wie bei der Aktie bedeutet aber dann die Stammeinlage nicht etwa eine ziffermäßig fixierte Beteiligung, sondern nur einen Schlüssel für die Quote, nach welcher der Anteil des Einzelnen an dem Gesellschaftsvermögen zu berechnen ist. Begrifflich wäre es vielleicht richtiger, den Geschäftsanteil nicht nach dem Nennwert der Stammeinlage, sondern nach der Quote zu identifizieren, in der dieser zur Bildung des Gesamtstammkapitals beigetragen hat. Hievon wird aber abgesehen, weil eine solche Quote sich oft nur durch einen komplizierten und schwer verständlichen Bruch ausdrücken ließe und weil das Geschäftsleben sich daran gewöhnt hat und auch durch verschiedene Interessen daran gebunden ist, den Nennbetrag als Maßstab der Beteiligung anzusehen.

Die Regel, daß der Nennbetrag der Beteiligung am Stammkapitale auch den Schlüssel für die Quote der Gesellschaftsanteile bildet, erleidet schon bei der Aktiengesellschaft dann eine Ausnahme, wenn Aktien verschiedener Kategorie (Prioritätsaktien und Stammaktien) bestehen. Noch vielgestaltiger können und werden sich die Verhältnisse bei der Gesellschaft mit beschränkter Haftung entwickeln, weil der Entwurf die Freiheit der vertragsmäßigen Festsetzung von Sonderbegünstigungen für einzelne Gesellschafter normiert (§ 6, Absatz 4). Es wäre daher zweckwidrig, die im vorigen Absatze erwähnte Regel zu zwingendem Rechte auszugestalten. Den tatsächlichen Verhältnissen würde dies in derartigen Fällen nicht mehr entsprechen, es ist daher im Interesse vollständiger Klarheit über die gesellschafsrechtlichen Beziehungen erwünscht, wenn alsdann der Gesellschaftsvertrag die Grundlage für die quotenmäßige Anteilsberechtigung ergibt.

Dementsprechend muß sich die Terminologie des Entwurfes von jener des Deutschen Gesetzes überall dort unterscheiden, wo der Nennbetrag der Stammeinlage die Grundlage für die Berechnung einer Ein- oder Auszahlungsquote zu bilden hat (so § 57, 66, 76, 84).

Entsprechend dem Standpunkte, wonach jeder Gesellschafter nur eine Stammeinlage übernehmen kann (§ 6, Absatz 3), räumt der Entwurf auch jedem Gesellschafter nur das Recht auf einen Geschäftsanteil ein. In folgerichtiger Fortbildung dieses Gedankens entspricht der Übernahme einer neuen Stammeinlage, zum Beispiel anläßlich der Erhöhung des Stammkapitals (§ 46, Absatz 3), nicht ein weiterer Geschäftsanteil, sondern in solchem Falle vergrößert sich nur der ursprüngliche Geschäftsanteil, weshalb auch die neue Stammeinlage lediglich der ursprünglichen zuwächst. Diese Konstruktion unterscheidet sich wesentlich von der des Deutschen Gesetzes, die in solchen Fällen mehrere Stammeinlagen und Geschäftsanteile entstehen läßt, und erschwert mit voller Absicht die Übertragung eines Geschäftsanteils an verschiedene Personen. Dadurch bildet die Einheit der Stammeinlage und des Geschäftsanteiles ein charakteristisches Unterscheidungsmerkmal der neuen Geschäftsform von der Aktiengesellschaft und nähert jene mehr dem individualistischen Wesen der offenen Handelsgesellschaft und der Kommanditgesellschaft.

Die Beurkundung des Besitzes eines Geschäftsanteiles kann nicht wohl untersagt werden. Eine solche Urkunde ist aber, da der vertragsmäßige Erwerb eines Geschäftsanteiles nur durch Abschluß des Gesellschaftsvertrages (§ 4) oder durch Notariatsakt (§ 46, 70) erfolgen kann, bloß Beweisurkunde, niemals Träger des Anteilsrechtes; damit ist schon die Rechtsunwirksamkeit ihrer Ausstellung auf Inhaber oder, mag sie an Ordre lauten oder nicht, ihrer Indossierung gegeben. Nichtsdestoweniger erscheint es geboten, dies ausdrücklich hervorzuheben, um Täuschungen durch derlei Urkunden hintanzuhalten und den Versuch solcher Täuschung unter Strafandrohung stellen zu können. (§ 113.)

Die Ausgabe von Dividendenscheinen, die auf den Inhaber lauten, wäre zwar damit nicht unvereinbar, sie würde aber ebenfalls dem unter allen Umständen zu wahrenden Charakter individueller Beteiligung an der Gesellschaft widersprechen und jedenfalls ein Mittel zur Beförderung des Handels mit Geschäftsanteilen sein. Es empfiehlt sich daher, auch sie nicht zu gestatten.

Durch diese Normen soll der besondere Charakter der neuen Gesellschaft im Gegensatze zur Aktiengesellschaft noch schärfer gewahrt werden, als nach dem Deutschen Gesetze.

§ 70.

Dem Gedanken möglichst weitgehender Immobilisierung der gesellschaftlichen Beteiligung würde es entsprechen, die Übertragung von Geschäftsanteilen unter Lebenden entweder ganz auszuschließen oder sie doch

Digitized by Google

von Gesetzes wegen der Zustimmung der Gesellschaft zu unterwerfen. Dies wäre jedoch nicht nur unvereinbar mit der Konstruktion der Gesellschaft als Zweckvermögen, sondern auch praktisch in vielen Fällen unbrauchbar. In Übereinstimmung mit dem Deutschen Gesetze anerkennt daher der Entwurf die Vererblichkeit und Übertragbarkeit der Geschäftsanteile und begnügt sich mit einer besonders solennen Form der Veräußerung, durch welche die Geschäftsanteile dem Handel mit um so größerer Sicherheit entzogen werden.

Die Frage, ob auch die Übernahme der Verpflichtung zu künftiger Übertragung eines Geschäftsanteils der Beurkundung durch einen Notariatsakt bedarf, ist bereits von einem allgemeineren Gesichtspunkte aus (im Hinblicke auf das Gesetz über den Notariatszwang) vom Obersten Gerichtshofe bejahend entschieden worden (siehe Nr. 216 der Neuen Folge der von Glaser und Unger begründeten Sammlung von Entscheidungen). Eine Spezialnorm darüber wäre daher hier nicht am Platze.

Die besonderen Formvorschriften gelten übrigens nur für Übertragungen durch den Gesellschafter. Für die unter Umständen Platz greifende Veräußerung durch die Gesellschaft kraft eigenen Rechtes entfällt jeder Grund hiezu.

Wenn aber auch die Zustimmung der Gesellschaft zur Veräußerung nicht obligatorisch gemacht werden kann, steht doch nichts im Wege, der Gesellschaft die Festsetzung dieses Rechtes im Vertrage zuzugestehen, wie denn überhaupt nach der Fassung des Entwurfes die gesetzlich normierten Voraussetzungen der Veräußerung wohl erschwert, nicht aber erleichtert werden können. Die darin gelegene, über die gesetzlichen Erfordernisse hinausreichende Immobilisierung und Annäherung der Gesellschaft an die individualistische Form kann, wenn die Gesellschaft dies mit dem Unternehmen vereinbar oder dafür förderlich hält, im allgemeinen nur begrüßt werden.

Um Zweifeln vorzubeugen, stellt der Entwurf der Veräußerung die freiwillige Pfandrechtsbegründung ausdrücklich gleich. Indem er sich aber im übrigen auf die Erklärung beschränkt, daß hiefür ein Notariatsakt nicht erforderlich sei, überläßt er die Entscheidung über die Form und Wirkung solcher Verpfändung mit Absicht dem bürgerlichen Rechte.

Wird von den Gläubigern eines Gesellschafters in dessen Geschäftsanteil Zwangsvollstreckung geführt, so können sich, falls im Gesellschaftsvertrage die Übertragung an die Zustimmung der Gesellschaft oder an sonstige Voraussetzungen geknüpft ist, Schwierigkeiten ergeben, für die das Gesetz Vorsorge zu treffen haben wird. Auch abgesehen von solchen besonderen Festsetzungen des Gesellschaftsvertrages liegt kein Grund vor, die Gläubiger des Gesellschafters vor jenen der Gesellschaft selbst in der Weise zu bevorzugen, daß durch die Feststellung des Schätzwertes das Geschäftsgeheimnis bloßgelegt und durch die Zwangsvollstreckung das Gesellschaftsverhältnis gesprengt werden kann, ohne daß der Gesellschaft die Möglichkeit eingeräumt wird, sich dagegen insoweit zu schützen, als das Interesse der Gläubiger des Gesellschafters dabei noch gewahrt wird. Dieser Gesichtspunkt kann um so unbedenklicher im Gesetz zur Geltung gebracht werden, weil die Exekutionsordnung dem Gläubiger hinsichtlich der Verwertung des Geschäftsanteiles den freiesten Spielraum gewährt. Der Entwurf räumt daher der Gesellschaft die Möglichkeit ein, sich mit dem betreibenden Gläubiger und dem Verpflichteten über den Übernahmspreis zu einigen und innerhalb einer ausreichenden Frist nach Bewilligung des Verkaufes für die Übernahme des Geschäftsanteiles durch einen ihr genehmen Käufer zu sorgen. Erst nach fruchtlosem Ablauf dieser Frist soll zur Zwangsversteigerung, ohne weitere Rücksicht auf eine Zustimmung der Gesellschaft, geschritten werden.

§ 71.

Das wiederholt betonte Bestreben des Entwurfes, das Verhältnis der Gesellschaft zu ihren Teilnehmern möglichst eng zu gestalten und die Immobilisierung der Anteile innerhalb jener Grenzen zu fördern, die durch die von der Gesellschaft mit beschränkter Haftung im allgemeinen zu erreichenden Zwecke gezogen sind, bedingt die Übernahme der im Artikel 183 des Handelsgesetzbuches für Namenaktien aufgestellten Grundsätze.

Der Übergang des Geschäftsanteiles an den Erwerber findet danach im Verhältnisse zwischen diesem und seinem Rechtsvorgänger zwar schon durch die Veräußerung statt. Für die Gesellschaft aber kann die Wirkung der Veräußerung — mag diese freiwillig oder im Wege der Zwangsvollstreckung erfolgt sein — nur auf Grund eines ihr gegenüber vorzunehmenden Rechtsaktes eintreten, wie dem Schuldner gegenüber die Wirkung der Zession erst mit der Denunziation eintritt. Dieser Akt liegt in der Anmeldung, die wieder die Eintragung ins Anteilbuch gemäß § 25 als notwendige Folge nach sich zieht.

Dafür, daß der Formalakt der Eintragung ordnungsmäßig vollzogen werde, ist, soweit dabei das Interesse der Gesellschaft in Frage kommt, durch die Vorschrift des § 25, soweit es sich aber um das Interesse

Digitized by Google

des Veräußerers oder des Erwerbers, insbesondere um die zeitliche Begrenzung der Haftung des Ersteren handelt, durch das ihnen (ebenfalls nach § 25) zustehende Einsichtsrecht ausreichend gesorgt.

Da demnach der Übergang des Geschäftsanteiles gegenüber der Gesellschaft regelmäßig erst in einem späteren Zeitpunkte wirksam wird, als im Verhältnisse zwischen Rechtsvorgänger und Erwerber, können die in der Zwischenzeit dem Rechtsvorgänger etwa noch erwachsenen Verbindlichkeiten gegen die Gesellschaft nicht unmittelbar für und gegen den Erwerber wirken. Um eine unzweckmäßige Komplikation der Verhältnisse zwischen der Gesellschaft einerseits und dem Rechtsvorgänger und Erwerber andrerseits zu vermeiden, ist es geboten, ausdrücklich zu normieren, daß der Erwerber für die zur Zeit der Anmeldung noch rückständigen Leistungen des Rechtsvorgängers auf seinen Geschäftsanteil haftet, wobei jedoch nach den allgemeinen Grundsätzen über die Haftung des Rechtsvorgängers auch dieser als Gesamtschuldner dafür mit verhaftet bleibt. Denn die Gesellschaft darf nicht genötigt werden, ein bereits gegen den Rechtsvorgänger begonnenes Eintreibungsverfahren einzustellen, um es gegen den Erwerber neuerlich zu eröffnen. Dafür liegt selbst in dem Falle kein Grund vor, wo es sich um Leistungen handelt, die zwar vor der Anmeldung, aber erst nach dem Übergange fällig geworden sind. Das Interesse der Gesellschaft und ihrer Gläubiger kann hier um so unbedenklicher mit voller Strenge gewahrt werden, als der Rechtsvorgänger stets in der Lage ist, durch sofortige Anmeldung des Überganges seine Gesamthaftung auszuschließen.

Selbstverständlich greifen diese Bestimmungen im Falle des Überganges eines kaduzierten Geschäftsanteiles nicht Platz. Sie finden dagegen in allen Fällen Anwendung, wo ein Gesellschafter seinen Geschäftsanteil veräußert, mag die Veräußerung eine entgeltliche oder eine unentgeltliche, eine freiwillige oder zwangsweise sein. Sie sind endlich auch maßgebend im Falle eines Überganges von Todes wegen für das Verhältnis der Gesellschaft zur Verlassenschaft einerseits und dem Erben oder Vermächtnisnehmer andrerseits.

Das Deutsche Gesetz unterläßt es, für die Gesamthaftung des Veräußerers und Erwerbers eine besondere Verjährungsfrist festzusetzen. Nun ist zwar im Deutschen Gesetze dort, wo die subsidiäre Haftung der Rechtsvorgänger normiert ist, wie im Entwurfe (§ 61) bestimmt, daß die subsidiäre Haftung der Rechtsvorgänger binnen fünf Jahren erlischt. Allein es scheint angezeigt, alle Zweifel darüber zu beseitigen, ob auch für die Gesamthaftung des Veräußerers dasselbe gilt.

§ 72.

Gleich dem Deutschen Reichsgesetze hält es der Entwurf für untunlich, die Teilbarkeit der Geschäftsanteile ganz auszuschließen. Bei der grundsätzlichen Beschränkung der Beteiligung auf einen Geschäftsanteil und bei der hierdurch bedingten Höhe und Verschiedenheit der einzelnen Geschäftsanteile wird häufig eine Veräußerung nur nach vorausgegangener Teilung möglich oder eine teilweise Veräußerung wirtschaftlich geboten sein. Die Teilung gänzlich zu untersagen, hieße unter Umständen eine solche Erschwerung der Verfügung über das in einem gesellschaftlichen Unternehmen investierte Kapital herbeiführen, daß damit von vornherein einer günstigen Entwicklung der neuen Gesellschaftsform der Boden entzogen wäre.

Allerdings birgt die Zulassung der Teilung gewisse Gefahren in sich und ist dazu angetan, den Verkehr mit Geschäftsanteilen zu erleichtern, den das Gesetz gerade perhorresziert. Insbesondere kann die Teilbarkeit die Sukzessivgründung, die der Entwurf vermieden wissen will, auf Umwegen ermöglichen, indem der Gesellschaftsvertrag zunächst von Strohmännern geschlossen werden kann, die alsbald die von ihnen zum Scheine übernommenen Geschäftsanteile nach den von den wirklichen Gesellschaftern gewünschten Teilen an diese abgeben. In Deutschland ist tatsächlich der Versuch gemacht worden, diesen Weg einzuschlagen. Der Entwurf macht daher — in diesem Punkte über das Deutsche Gesetz hinausgehend — die Teilung von einem Vorbehalte im Gesellschaftsvertrage abhängig und untersagt überdies, um die eben erwähnte Gefahr auf möglichst enge Grenzen zu beschränken, die Teilung innerhalb Jahresfrist nach Errichtung der Gesellschaft. Die Festsetzung dieser einjährigen Sperrzeit kann keinem Bedenken unterliegen, weil für so lange Zeit hinaus jeder Gesellschafter sich an die Investierung seines Kapitals in dem Unternehmen zu binden in der Lage ist, wenn es ihm mit seiner Beteiligung überhaupt Ernst ist.

Wenn der Entwurf sich also auch prinzipiell der Erkenntnis nicht verschließt, daß in gewissen Fällen die Teilung von Geschäftsanteilen freistehen muß, so trifft er doch Vorsorge, daß hiedurch die Grenzen zwischen der Gesellschaft mit beschränkter Haftung und der Aktiengesellschaft nicht zu sehr verwischt werden.

Vor allem kann es der Voraussicht der Gesellschafter bei der Abschließung des Gesellschaftsvertrages überlassen werden, ob sie überhaupt die Zulassung einer Teilung für nötig erachten. Die Gestattung der Aufnahme einer darauf gerichteten Bestimmung in den Vertrag ermöglicht es, als Dispositivnorm die

Unteilbarkeit der Geschäftsanteile auszusprechen, ein Satz, durch den der auf individueller Beteiligung aufgebaute Charakter der Gesellschaft abermals hervorgehoben wird.

Wird von der Gestattung im Gesellschaftsvertrage Gebrauch gemacht, so bleibt daneben noch immer das Interesse der Gesellschaft bestehen, nicht einer schrankenlosen Vermehrung der Gesellschafter mit gebundenen Händen gegenüber zu stehen. Dagegen können sich die Gesellschafter sichern durch Vorbehalt ihrer Zustimmung zur Abtretung von Teilen. Wenn auch bei der vom Entwurfe im allgemeinen anerkannten Freiheit, im Gesellschaftsvertrage Festsetzungen zu treffen, die dem Gesetze nicht widersprechen, eine die Freiheit in diesem speziellen Punkte hervorhebende Norm nicht unerläßlich erscheint, dürfte sie doch gerade hier am Platze sein, um die Aufmerksamkeit der Gesellschafter beim Vertragsabschlusse ganz besonders darauf zu lenken.

Erscheint nun einerseits in dem Entwurfe die Unteilbarkeit durch Rechtsgeschäfte unter Lebenden als Normalfall, so betrachtet er umgekehrt bei Übergang von Todes wegen an mehrere Rechtsnachfolger die Teilung als das Normale, weil die Aufrechthaltung einer Gemeinschaft unter den Miterben erfahrungsgemäß häufig zu unzweckmäßiger Komplikation der Rechtsverhältnisse führt. Aus demselben Grunde geht er nicht so weit, wie das deutsche Gesetz (§ 17), das auch in diesem Falle gänzliche Ausschließung der Teilbarkeit gestattet, weil es zu den bedenklichsten Konsequenzen führen könnte, im vorhinein, ohne Rücksicht auf die speziellen Umstände, die der Tod eines Gesellschafters im Gefolge haben kann, die Möglichkeit einer Teilung an den komplizierten Apparat einer Änderung des Gesellschaftsvertrages zu binden. Es dürfte die Gestattung genügen, die Teilung unter den Erben der Zustimmung der Gesellschaft zu unterwerfen.

Daß ebenso wie nach dem Deutschen Gesetze auch nach dem Entwurfe die Möglichkeit einer Teilung beschränkt ist auf den Fall der Veräußerung und der Vererbung, ergibt sich aus dem in § 69 aufgenommenen Grundsatze der Einheit des in einer Hand befindlichen Geschäftsanteiles.

Die der Teilung für den Fall einer Veräußerung gezogenen Schranken werden mangels einer anderweitigen Bestimmung auch auf die Zwangsvollstreckung wirken.

Die Vorschriften des vorletzten Absatzes wahren den grundsätzlichen Charakter der darin zitierten Normen.

§ 73.

Insbesondere infolge Erwerbung durch Erbgang, aber auch in anderen Fällen kann es vorkommen, daß ein Geschäftsanteil in das ungeteilte Verfügungsrecht mehrerer Mitberechtigten gelangt. Dies erfordert Bestimmungen, die eine Erschwerung der Gesellschaftsverhältnisse durch den Eintritt einer Mehrheit von Beteiligten tunlichst hintanhalten. Der Entwurf folgt darin den durchaus zweckmäßigen Normen des Deutschen Gesetzes (§ 18) mit Hinweglassung des durch das österreichische Institut der Erbserklärung entbehrlichen letzten Satzes.

§ 74.

Die Rücksicht auf die ungeschmälerte Erhaltung des Stammkapitals erfordert auch besondere Bestimmungen über den Erwerb eigener Geschäftsanteile durch die Gesellschaft. Die maßgebende Erwägung ist die, daß die Gesellschaft mit beschränkter Haftung, die zugleich ihr eigener Gesellschafter ist, eine juristisch widersinnige Erscheinung darstellt und daß es vom praktischen Standpunkte aus ungesund ist, wenn die Gesellschaft einen eigenen Geschäftsanteil besitzt, weil dies einer Herabsetzung des Stammkapitals gleichkommt, ohne daß die sonst hiefür verlangten Sicherheitsmaßregeln Platz griffen.

Das Deutsche Gesetz (§ 33) verbietet nun zwar unbedingt nur den Erwerb solcher Geschäftsanteile durch die Gesellschaft, deren Stammeinlage noch nicht vollständig eingezahlt ist, weil dadurch der Anspruch auf den rückständigen Teil der Stammeinlage hinfällig würde, falls der Gesellschaft nicht die rechtzeitige Wiederveräußerung gelingt, jedenfalls aber der Rückgriff gegen die Vormänner dadurch ausgeschlossen wäre; es läßt aber den Erwerb vollbezahlter Stammeinlagen durch die Gesellschaft zu, falls der Erwerb aus einem über den Betrag des Stammkapitals hinaus vorhandenen Vermögen möglich ist, da in diesem Falle die Gefahr einer Verminderung des Stammkapitals nicht zutrifft, dagegen in dieser Erwerbsmöglichkeit der Vorteil gelegen ist, eine günstige Verkaufsgelegenheit und einen genehmen Käufer abzuwarten. Allein es läßt sich nicht leugnen, daß in derlei Transaktionen allemal, schon deshalb, weil dann in der Bilanz ein Vermögensgegenstand erscheint, der sich in der Folge den Gläubigern gegenüber als fiktiv erweisen kann, ganz besonders aber in dem Falle, wo sich ein anscheinender, zum Erwerbe berechtigender Vermögensüberschuß nachträglich als nicht vorhanden herausstellt, eine große Gefahr für die Gläubiger

Digitized by Google

gelegen ist. Überdies — und dies fällt entscheidend ins Gewicht — wird durch jeden Erwerb eines eigenen Geschäftsanteiles die Sicherheit vermindert, die den Gläubigern die im § 63, Absatz 1 und § 76 statuierte subsidiäre Kollektivhaftung der Gesellschafter gewährt. Endlich wäre es inkonsequent, den Erwerb eigener, sei es auch volleingezahlter Geschäftsanteile zu gestatten, wenn die Einziehung von Geschäftsanteilen ohne Herabsetzung des Stammkapitals untersagt wird. Der Entwurf schließt daher die Möglichkeit eines solchen Erwerbes durch die Gesellschaft für alle Fälle aus und spricht vorsichtsweise ausdrücklich die Unwirksamkeit des Erwerbsgeschäftes aus.

Dasselbe gilt von dem in seinem wirtschaftlichen Effekte dem Eigentumserwerbe in der Regel gleich oder doch nahe kommenden Erwerbe eines vertragsmäßigen Pfandrechtes an eigenen Geschäftsanteilen durch die Gesellschaft.

Soweit ein Bedürfnis der Gesellschaft anerkannt werden muß auf einen Geschäftsanteil als Befriedigungsobjekt wegen eines Anspruches gegen den Gesellschafter zu greifen, genügt die Zulassung der Kaduzierung und der Pfändung im Wege gerichtlicher Zwangsvollstreckung.

§ 75.

Das Stammkapital als der dauernde Grundstock der Gesellschaft und das einzige dem Zugriffe der Gläubiger freigegebene Befriedigungsobjekt darf durch Zahlungen an die Gesellschafter nicht geschmälert werden. Damit ist von selbst auch die Auszahlung einzelner Stammeinlagen an die Gesellschafter ausgeschlossen und der Anspruch des einzelnen Gesellschafters während des Bestandes der Gesellschaft auf den bilanzmäßigen Reingewinn beschränkt. Diesen schon wiederholt gestreiften Kardinalgrundsatz bringt § 75, Absatz 1, durch seine dem Artikel 216 des Handelsgesetzbuches entlehnte Fassung zum Ausdruck. Doch kann auch dieses enge Genußrecht des Gesellschafters dadurch noch weiter geschmälert sein, daß im Gesellschaftsvertrage eine teilweise Verwendung des Reingewinnes zu anderen Zwecken wie zur Anlegung eines Reservefonds vorgesehen ist oder dadurch, daß der Gesellschaftsvertrag eine solche Verwendung der Beschlußfassung der Gesellschafter vorbehält (§ 34, Z. 1). Ohne einen solchen Vorbehalt im Gesellschaftsvertrage wird jedoch jeder von dem Grundsatze des § 75 abweichende Beschluß über die Gewinnverteilung der Gesellschaft versagt sein.

Während naturgemäß den Maßstab für die Verteilung des Reingewinnes unter die Gesellschafter ohne Zweifel der Geschäftsanteil der einzelnen Gesellschafter abgeben muß, ist doch an dieser Stelle, wie bei der Verteilung des Liquidationserlöses (§ 84) darauf Rücksicht zu nehmen, daß der vom Gesetze zu supplierende Wille der Parteien bei der Auszahlung — abweichend von der Ausübung anderer Anteilsrechte, zum Beispiel des Stimmrechtes, der Minoritätsrechte — wohl darauf gerichtet sein dürfte, das Verhältnis nicht nach den übernommenen, sondern nach den wirklich eingezahlten Stammeinlagen zu bemessen. Von dieser Regel abweichende Bestimmungen für den Fall festzusetzen, daß die Stammeinlagen nicht voll eingezahlt sind oder daß Nachschüsse eingefordert werden, muß dem Gesellschaftsvertrage überlassen werden.

Das Verbot der Gewährung fester Zinsen wahrt dem Entwurfe die volle Übereinstimmung mit dem geltenden Aktienrechte, ist jedoch — abweichend hievon, aber gleich dem Deutschen Reichsgesetze, das keine Ausnahme von dem ersten Absatze des § 30 kennt — ein ausnahmsloses, umfaßt somit auch die sogenannten Bauzinsen, weil der Umfang der Unternehmungen, denen die neue Gesellschaftsform dienen soll, die Ausnahme entbehrlich erscheinen läßt, überdies die größere Leichtigkeit der sukzessiven Einzahlung des Stammkapitals einen gewissen Ersatz dafür bietet.

Absatz 4 bildet nur scheinbar eine Ausnahme von dem Grundsatze des Absatzes 1, weil die Gesellschafter, mögen auch ihre wiederkehrenden Leistungen auf dem Rechtstitel des Gesellschaftsvertrages beruhen, doch hinsichtlich des Anspruches auf ein angemessenes Entgelt als Gesellschaftsgläubiger erscheinen.

Absatz 5 trägt für den Fall unvorhergesehener Verschlechterungen in der allgemeinen Geschäftslage der Forderung einer gesunden Gebarung Rechnung.

§ 76.

Sind Zahlungen entgegen den Bestimmungen des Gesetzes, des Gesellschaftsvertrages oder eines gültigen Gesellschaftsbeschlusses geleistet worden, so ist dadurch zunächst die Gesellschaft beeinträchtigt, weil ihr Betriebskapital in einer vom Gesetze als unzulässig bezeichneten Weise geschmälert worden ist. Es können aber auch die Gesellschaftsgläubiger dadurch geschädigt sein, wenn das verbleibende Vermögen zu ihrer Befriedigung nicht mehr hinreicht. Daher muß gerade in diesem Punkte ein System strengster und ausgedehntester Haftung aufgestellt werden als Kompensation für die Befreiung der neuen Gesellschaftsform von den beengenden Formalvorschriften, denen die Aktiengesellschaft unterworfen werden muß.

Digitized by Google

Hierauf beruht § 76 des Entwurfes, der hinsichtlich des Personenkreises der Haftpflichtigen mit dem Deutschen Gesetze übereinstimmt, dagegen in der Art der Durchführung dieser Haftpflicht etwas davon abweicht und letztere nur in einem bestimmt umgrenzten Falle durchbricht, indem er den Gesellschafter, der im guten Glauben etwas als Gewinnanteil bezogen hat, von jeder Haftung hiefür befreit.

Als haftpflichtig bezeichnet der Entwurf den Gesellschafter, zu dessen Gunsten die Zahlung geleistet wurde. Dies entspricht ebenso der Natur der Sache, da ja dem Gesellschaftsverhältnisse fernstehende dritte Personen, welche eine Zahlung für Rechnung eines Gesellschafters in Empfang genommen haben, füglich nicht haftpflichtig erklärt werden können, als auch dem Gedanken, welcher nach den Motiven des Deutschen Gesetzes diesem zu Grunde liegt. Da aber der Wortlaut dieses Gesetzes zu nicht unberechtigten Zweifeln geführt hat, wählt der Entwurf eine den Gedanken klarer zum Ausdruck bringende Fassung.

Das Deutsche Gesetz (§ 31 und 32) statuiert eine Ersatzpflicht nur für solche Zahlungen, durch welche das Stammkapital geschmälert worden ist. Tritt diese Voraussetzung ein, dann trifft die Ersatzpflicht einen Empfänger, der nicht in gutem Glauben war, stets, einen solchen aber, der die Zahlung in gutem Glauben in Empfang genommen, nur für den Fall, als vor Ablauf der fünfjährigen Verjährungsfrist der Ersatz notwendig wird, um die Gesellschaftsgläubiger befriedigen zu können. Tritt die erwähnte Voraussetzung nicht ein, dann sind die Gesellschafter von jeder Rückerstattungspflicht hinsichtlich jener Beträge entbunden, die sie in gutem Glauben als Dividende bezogen haben. Ob sie andere Zahlungen, die gesetz- oder vertragswidrig an sie geleistet wurden, zurückzuerstatten haben, darüber enthält das Gesetz keine Norm.

Der Entwurf erblickt jedoch darin, daß eine Auszahlung unwirksam ist, die das vorhandene Gesellschaftsvermögen unter den Betrag des Stammkapitals sinken läßt, noch keinen ausreichenden Schutz, weder für die Gesellschafter selbst, noch für die Gläubiger. Wenn auch die durch eine solche Zahlung eintretende Verminderung des Gesellschaftsvermögens den Bestand des Stammkapitals augenblicklich nicht alteriert, kann sich doch das Sinken unter das Stammkapital in Zukunft als Folge der Auszahlung einstellen, und nicht nur die Gläubiger, sondern auch die Gesellschafter schädigen. Wann und unter welchen Bedingungen Auszahlungen geleistet werden dürfen, dafür soll und darf nur das Gesetz und der Gesellschaftsvertrag maßgebend sein. Wurde die Zahlung mit deren Verletzung geleistet oder widerspricht sie auch nur einem entgegenstehenden Beschlusse der Gesellschafter, dann ist in dieser Verletzung der zwingenden oder gewillkürten Gesellschaftsregeln oder des souveränen Gesellschaftswillens allein schon ein Rechtstitel für die Rückerstattung dessen, um das sich der Empfänger zu Unrecht bereichert hatte, gegeben.

Darin liegt auch schon die Begründung dafür, daß der Entwurf im allgemeinen zwischen gutgläubigen und bösgläubigen Empfängern nicht unterscheidet. Wenn eine Auszahlung gegen das Gesetz erfolgte (zum Beispiel feste Zinsen von den Stammeinlagen oder Dividendenvorschuß vor der Feststellung der Jahresbilanz) oder gegen den Gesellschaftsvertrag oder einen Beschluß der Gesellschafter (zum Beispiel mit Unterlassung der vertragsmäßigen oder beschlossenen Dotierung eines Reservefonds oder Vornahme von Abschreibungen), so kann von einer Gutgläubigkeit im eigentlichen Sinne nicht die Rede sein, da jeder Gesellschafter bei Anwendung gewöhnlicher Vorsicht die Gesetz-, Vertrags- oder Beschlußwidrigkeit der Zahlung erkennen kann. Nur wenn eine Gewinnverteilung auf Grund einer äußerlich ordnungsmäßigen Bilanz vorgenommen wurde, kann von einer wahren Gutgläubigkeit gesprochen werden. In diesem Falle erscheint die Befreiung des Empfängers von der Erstattungspflicht daher gerechtfertigt.

Neben dem Gesellschafter, zu dessen Gunsten die Zahlung geleistet wurde, haften für den Rückersatz vermöge § 24 und 26 auch die Geschäftsführer. Diese bloß den Gesellschaftern regreßpflichtig zu machen, wie dies § 31 des Deutschen Gesetzes normiert, erscheint für den Fall nicht angemessen, als die haftenden Geschäftsführer vollkommen zahlungsfähig sind. Da beide Teile primär haften, der Empfänger aus dem Titel der Bereicherung, der Geschäftsführer aus dem Titel des Verschuldens, beläßt es der Entwurf bei der sich hieraus ergebenden Solidarhaftung.

Dagegen folgt der Entwurf dem Deutschen Gesetze darin, daß er auch in diesem Falle eine subsidiäre Haftung aller Gesellschafter für die Wiederergänzung des zu Unrecht geschmälerten Gesellschaftsvermögens statuiert, ebenso wie im § 63.

Der Entwurf läßt — abweichend vom Deutschen Gesetze — die subsidiäre Gesamthaftung der Gesellschafter erst nach Erschöpfung der Haftung der Geschäftsführer eintreten. Denn es kann zwar auf diese subsidiäre Kollektivhaftung der Gesellschafter trotz ihrer Strenge und der unter Umständen daraus entstehenden Härten nicht verzichtet werden, wenn anders den neuen Gesellschaften die Freiheit von anderweitigen beschränkenden Kautelen gewährt werden soll. Ein Ausfall am Stammkapital kann hier, wie im Falle des § 63, nur die Gläubiger oder die Gesellschafter treffen. Es entspricht aber jedenfalls der Billigkeit mehr, die Gesellschafter heranzuziehen, da diese immerhin eine Einwirkung auf die Angelegenheiten der Gesellschaft auszuüben vermögen. Haben doch nur sie die Möglichkeit, einen gesetzwidrigen Rückzahlungsbeschluß

Digitized by Google

anzufechten, um dessen einstweilige Inhibierung zu veranlassen. Doch empfiehlt es sich um so mehr, diese Haftung der Gesellschafter nur als äußerstes Mittel eintreten zu lassen, als die Mitgesellschafter hier nicht durch den Ausschluß eines Mitberechtigten ein Äquivalent für ihre Mehrleistung erhalten, wie im Falle des § 63.

Der vom Entwurfe vorgezeichnete Weg wird regelmäßig kürzer sein als die primäre Haftung der Gesellschafter mit Regreßrecht gegen die Geschäftsführer nach § 31 des Deutschen Gesetzes, weil das Repartitionsverfahren, das möglicherweise wiederholt werden muß, erst in die letzte Linie gerückt wird. Auch ist auf diese Weise in kurzer Frist Gewißheit zu erlangen, inwieweit die Gesellschafter subsidiär zum Ersatze heranzuziehen sind, während nach der vom Deutschen Gesetze getroffenen Ordnung die Frage, wer schließlich von der Ersatzpflicht getroffen wird, die längste Zeit in der Schwebe bleibt.

Dem Vorschlage einer Handelskammer, die subsidiäre Haftung der Gesellschafter absolut, beispielsweise auf den dreifachen Betrag der ursprünglich übernommenen Stammeinlage zu beschränken, ist der Entwurf nicht beigetreten, weil er es als leitendes Motiv für die Konstruktion der Gesellschaft mit beschränkter Haftung ansieht, daß der einzelne Gesellschafter grundsätzlich nur mit seiner Stammeinlage, soweit es aber die ungeschmälerte Erhaltung des Stammkapitals oder das Interesse der Gesellschaftsgläubiger erfordert, subsidiär unbeschränkt haftet.

Die Unzulässigkeit einer Befreiung von dieser Erstattungspflicht entspricht der analogen Norm des § 65.

III. Hauptstück.

Auflösung.

Erster Abschnitt.

Auflösung.

§ 77.

Zu den Auflösungsgründen, welche das geltende Aktienrecht kennt, treten im Entwurfe hinzu: der Fusionsbeschluß, die Verfügung einer Verwaltungsbehörde und der Beschluß des Handelsgerichtes. Der erstgenannte Auflösungsgrund wird im Gesetze deshalb speziell erwähnt, weil für das einzuhaltende Verfahren im § 89 besondere Vorschriften getroffen werden. Die beiden letztgenannten Auflösungsgründe werden ihre Erörterung bei den betreffenden § 79 und § 80 finden. Dagegen erachtet der Entwurf die im Artikel 242, Z. 3 H. G. B. zugelassene Auflösung durch die Verwaltungsbehörde wegen ungünstiger finanzieller Lage nicht übernehmen zu können, weil diese in einem untrennbaren Zusammenhange mit dem für Aktiengesellschaften geltenden Konzessionssystem steht. Übrigens erscheint eine derartige Vorschrift auch entbehrlich im Hinblicke auf die Vorschriften der geltenden Konkursordnung und die auf deren Einhaltung gesetzte strafrechtliche Sanktion. Als ein sehr wesentlicher Unterschied gegenüber dem geltenden Aktienrechte erscheint die dem deutschen Gesetze nachgebildete Gestattung der Festsetzung weiterer Auflösungsgründe im Gesellschaftsvertrage. Damit ist der Möglichkeit Rechnung getragen, daß die Gesellschaft das Bedürfnis nach einer mehr individualistischen Organisation empfindet, und gerade die in dem inneren Wesen der Gesellschaft mit beschränkter Haftung gelegene Verschiedenheit von der Aktiengesellschaft und der Genossenschaft scharf hervorgehoben.

Als solche Gründe könnten beispielsweise aufgenommen werden: der Tod eines bestimmten Gesellschafters, der Ablauf eines nicht nach einem Kalendertermin bestimmten Zeitraumes, wie etwa der Gültigkeitsdauer eines Patentes, der Konzessionsdauer für eine Wasserkraft u. dgl. Auch die Einräumung eines Kündigungsrechtes an die Gesellschafter ist nicht ausgeschlossen. Nur dürfen solche vertragsmäßige Auflösungsgründe nicht den gesetzlichen Vorschriften zuwiderlaufen. Unzulässig wäre insbesondere auch die Einräumung eines Austrittsrechtes unter Zurückzahlung der Stammeinlage.

Auch darin folgt der Entwurf dem deutschen Gesetze, daß er den Übergang sämtlicher Geschäftsanteile in die Hand einer einzigen Person nicht als Auflösungsgrund erklärt; nur für den Fall, als ein solcher Übergang an eine öffentliche Korporation stattfindet und die Auflösung der Gesellschaft geradezu zum Zwecke hat, wird im § 88 eine Ausnahme statuiert. Diese Ausnahme begründet aber ihrem Wesen nach einen Unterschied gegenüber der Erwerbung sämtlicher Geschäftsanteile durch eine Privatperson nur insoweit, als wegen der durch die Persönlichkeit des Übernehmers gebotenen Garantien von der Durchführung eines Liquidations-

Digitized by Google

verfahrens Umgang genommen werden kann; denn auch eine Privatperson, welche sämtliche Geschäftsanteile in ihrer Hand vereinigt, kann nunmehr einen Auflösungsbeschluß fassen, bleibt aber dabei an die Durchführung der Liquidation gebunden.

Für Eisenbahngesellschaften bindet Absatz 3 die Wirksamkeit eines von den Gesellschaftern gefaßten Auflösungsbeschlusses an die staatliche Genehmigung mit Rücksicht auf das wichtige öffentliche Interesse, das mit dem Fortbetriebe einer Eisenbahn verknüpft ist.

Dagegen hat der Entwurf die in § 60, Z. 1 und § 61 des deutschen Gesetzes zugelassene privatrechtliche Auflösungsklage nicht übernommen. Es soll nicht in Abrede gestellt werden, daß unter Umständen einem Gesellschafter, der die Überzeugung von dem Gedeihen des Unternehmens verloren, einen Auflösungsbeschluß aber nicht durchzusetzen vermocht hat, der Austritt sehr erschwert, ja unmöglich gemacht werden kann. Dieser Fall wird aber gewiß zu den Seltenheiten gehören. Deshalb überwiegen die Bedenken, die sich bei der Konstruktion der Gesellschaft als Zweckvermögen vom theoretischen Standpunkte der Auflösungsklage entgegenstellen und die von praktischen Gesichtspunkten aus darin gefunden werden müssen, daß die Beurteilung der Wichtigkeit der Auflösungsgründe dem Gerichte eine in vielen Fällen nahezu unlösbare Aufgabe stellt

Allerdings darf dann nicht schon von Gesetzes wegen der Auflösungsbeschluß durch Bindung an eine qualifizierte Majorität erschwert werden. Dazu liegt auch kein ausreichender Grund vor, wenn andere nicht minder wichtige Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit gefaßt werden können. Den Gesellschaftern bleibt es übrigens vorbehalten, im Gesellschaftsvertrag eine qualifizierte Majorität für den Auflösungsbeschluß festzusetzen (§ 38).

§ 78.

Hinsichtlich der Frage, was Rechtens sei, wenn der Antrag auf Konkurseröffnung nicht von allen Geschäftsführern oder Liquidatoren ausgeht, hat sich in dem analogen Falle der offenen Handelsgesellschaft schon wiederholt eine Lücke der geltenden Konkursordnung empfindlich fühlbar gemacht. Um diese Lücke für das Anwendungsgebiet der neuen Gesellschaftsform auszufüllen, wurden die Rechtssätze der Absätze 2 und 3 aufgestellt. Damit ist zugleich der Rechtsprechung Gelegenheit geboten, im Wege der Analogie auch für die offenen Handelsgesellschaften und Aktiengesellschaften die erwähnte Lücke zu beseitigen. Der Inhalt der neuen Rechtsnorm ist ein derartiger, daß einerseits eine mißbräuchliche Hinderung oder Verzögerung der Konkurseröffnung durch das Verhalten eines Geschäftsführers vermieden, auf der andern Seite aber doch den sämtlichen Geschäftsführern die gebührende Einflußnahme gesichert werde.

§ 79.

Daß die Auflösung einer konzessionspflichtigen Gesellschaft auszusprechen sein wird, wenn sie in wesentlichen Beziehungen die für die Ausübung der Konzession gesetzten Grenzen überschreitet, ergibt sich aus der Natur des Konzessionssystems; ebenso daß eine Gesellschaft der Auflösung unterliegen muß, wenn sie ohne staatliche Genehmigung eine Unternehmung betreibt, für welche das Gesetz Konzessionspflicht der Gesellschaft statuiert; oder wenn endlich eine Gesellschaft solche Geschäfte betreibt, die nach § 1, Absatz 2, von dem Betriebe durch die neue Gesellschaftsform überhaupt ausgeschlossen sind. Die Bezeichnung der Verwaltungsbehörde, welche die Auflösung zu verfügen hat, ergibt sich aus der Natur des im einzelnen Falle vorliegenden Auflösungsgrundes. Außerdem aber ist es unvermeidlich, ein Einschreiten der Verwaltungsbehörde zum Zwecke der Auflösung einer Gesellschaft auch dann vorauszusehen, wenn die Gesellschaft nicht konzessionspflichtig ist, sofern die zweifache Voraussetzung eintritt, daß erstens seitens der Gesellschaft rechtswidrige Handlungen gesetzt werden und zweitens die Wirkung dieser Rechtswidrigkeit soweit geht, daß dadurch das Gemeinwohl gefährdet wird. Unter rechtswidrigen Handlungen werden sowohl Willensäußerungen der Gesellschaft durch hiezu berufene Organe (Geschäftsführer), als auch Beschlußfassungen der Gesellschafter selbst zu verstehen sein.

Handelt es sich nicht um konzessionspflichtige Gesellschaften, so kann bei der im allgemeinen zu gewärtigenden geringeren wirtschaftlichen Bedeutung solcher Gesellschaften die Entscheidung der politischen Landesbehörde überlassen werden unter Freilassung des Rekurses an das Ministerium des Innern. Ob dem Rekurse aufschiebende Wirkung beigemessen werden könne, läßt sich in einer allen Fällen gleich gerecht werdenden Weise im Gesetze füglich nicht aussprechen. Soferne nicht überwiegende öffentliche Rücksichten einer solchen aufschiebenden Wirkung entgegenstehen, wird dieselbe aber geboten sein, da sonst leicht der Erfolg eines selbst günstig erledigten Rekurses in Frage gestellt werden könnte. Die Entscheidung darüber, ob solche öffentliche Rücksichten vorliegen, glaubt der Entwurf in das Ermessen der in erster Instanz erkennenden Behörde stellen zu müssen, wofür ein Vorbild im § 524 der Zivilprozeßordnung gegeben ist.

Digitized by Google

§ 80.

Das deutsche Reichsgesetz setzt neben die Klage auf Auflösung aus dem Titel des Vorliegens wichtiger Auflösungsgründe auch noch eine Nichtigkeitsklage, die von jedem Gesellschafter, jedem Geschäftsführer und jedem Mitgliede des Aufsichtsrates angestrengt werden kann; überdies räumt § 144 des Reichsgesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit auch noch dem Handelsgerichte die Befugnis zur amtswegigen Löschung der Gesellschaft wegen Nichtigkeit ein.

Die auch in Österreich vorliegenden Erfahrungen hinsichtlich der Anwendung der Vorschriften über das Handelsregister, ganz besonders aber jener des Genossenschaftsgesetzes stellen es außer Zweifel, daß Fälle, in denen eine Gesellschaft mit Außerachtlassung wichtiger und entscheidender Vorschriften des Gesetzes eingetragen wurde — sei es infolge unrichtiger Gesetzesauslegung, sei es infolge eines Versehens, wie es bei Anwendung der größten Vorsicht unterlaufen kann — nicht von vornherein als ausgeschlossen bezeichnet werden können. Der Entwurf hält es daher gleichfalls für unvermeidlich, einer solchen auf ungesetzlicher Grundlage beruhenden juristischen Person den Fortbestand zu versagen, wenn die Ungesetzlichkeit hervorkommt. So logisch richtig nun die Konstruktion des deutschen Gesetzes ist, daß in einem solchen Falle die Nichtigkeit der Gesellschaft ex tunc ausgesprochen werde, kann sich doch das deutsche Gesetz der praktischen Erwägung nicht verschließen, daß dasjenige, was bisher von der Gesellschaft als Rechtspersönlichkeit vorgenommen worden ist, nicht aus der Welt geschafft werden kann; es wird daher ausdrücklich im § 77 die Wirksamkeit der mit Dritten vorgenommenen Rechtsgeschäfte anerkannt, die Verpflichtung der Personen, welche sich als Gesellschafter betrachten mußten, zur Leistung der versprochenen Einzahlung statuiert, soweit es zur Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen notwendig ist, und überhaupt die analoge Anwendbarkeit der Bestimmungen über die Liquidation ausgesprochen. Damit stellt sich jedoch die Nichtigkeitserklärung ex tunc als eine rein fiktive Formalität dar und in dem praktischen Erfolge erscheint die Nichtigkeitserklärung als Auflösungserkenntnis. Im Interesse der leichteren Verständlichkeit des Gesetzes auch für den Laien und der größeren Klarheit über das nunmehr eintretende Rechtsverhältnis stellt sich daher der Entwurf auf den Standpunkt, daß wegen des Vorhandenseins von Nichtigkeitsgründen einfach die Auflösung der Gesellschaft auszusprechen sei.

Was nun die Feststellung der Nichtigkeitsgründe anbelangt, so muß in Erwägung gezogen werden, daß nicht jede dem Gesetze zuwiderlaufende Bestimmung des Gesellschaftsvertrages die schwerwiegende Folge der Nichtigkeit nach sich zu ziehen braucht, sondern daß es sich nur darum handeln kann, nicht Gesellschaften fortbestehen zu lassen, welche vermöge ihrer Einrichtung den aus überwiegenden öffentlichen Rücksichten vom Gesetze getroffenen Bestimmungen nicht genügen.

Als solche betrachtet das Gesetz den Mangel der für den Gesellschaftsvertrag vorgeschriebenen solennen Form, das Nichtvorhandensein einer jener Bestimmungen, welche als unentbehrlicher Inhalt des Gesellschaftsvertrages bezeichnet sind, endlich einen Widerspruch zwischen einer dieser Bestimmungen und den für deren Inhalt vom Gesetze aufgestellten zwingenden Vorschriften.

Weil es sich, nach der Ansicht des Entwurfes, bei der Feststellung der Voraussetzungen für die Auflösung aus Nichtigkeitsgründen um öffentliche Interessen handelt, erachtet das Gesetz auch nur ein amtswegiges Verfahren für das richtige Mittel, um ein Auflösungserkenntnis herbeizuführen. Die Initiative zur Einleitung eines solchen Verfahrens soll aus den bereits bei § 41 angeführten Gründen der zur Wahrung der öffentlichen Interessen in zivilrechtlichen Angelegenheiten berufenen Finanzprokuratur übertragen werden. Damit ist zugleich auch den einzelnen Gesellschaftern, Geschäftsführern, Aufsichtsratsmitgliedern die Möglichkeit gegeben, durch eine Anzeige an die Finanzprokuratur deren Einschreiten in Tätigkeit zu setzen.

In noch weitergehendem Maße als bei der Anfechtung eines Abänderungsbeschlusses aus öffentlichen Rücksichten ist wegen der schwerwiegenden Folge der Auflösung Anlaß vorhanden, der Gesellschaft die Möglichkeit zur Behebung der Nichtigkeit innerhalb einer angemessenen Frist einzuräumen. Die Einhaltung der vom Gesetze aus guten Gründen verlangten Formen soll gewahrt werden; dies soll aber nicht seine Spitze gegen ein im Gedeihen befindliches Unternehmen kehren. Denn es scheint der wirtschaftlichen Idee, deren Verwirklichung der Entwurf in erster Linie im Auge hat, angemessener zu sein, mehr auf die Erhaltung bestehender Gesellschaften hinzuarbeiten, wenn sie im Rahmen des Gesetzes durch zweckentsprechende Transaktionen ohne erhebliche Schwierigkeiten erzielt werden kann. Betrifft daher zum Beispiel der Mangel des Gesellschaftsvertrages die Höhe des Stammkapitales oder der Stammeinlagen, so wird er durch Übernahme neuer Stammeinlagen, Erhöhung oder Zusammenlegung der bestehenden ohneweiters geheilt werden können.

Digitized by Google

§ 81.

Dieser Paragraph enthält die erforderlichen Normen wegen Eintragung der Auflösung ins Handelsregister und wegen Supplierung der etwa von den Geschäftsführern nicht zu erlangenden Erklärung über die stattgehabte Auflösung.

Zweiter Abschnitt.

Liquidation.

§ 82 bis 89.

Die Vorschriften über die Liquidation, welche mit Rücksicht auf den Mangel jedweden persönlich haftenden Gesellschafters obligatorisch erklärt werden müssen (§ 82, Absatz 1), schließen sich grundsätzlich an das geltende Handelsrecht an. Dem Bedürfnisse entsprechend wird jedoch die Befugnis des Handelsgerichtes zur Bestellung von Liquidatoren erweitert und die Abberufung gerichtlich ernannter Liquidatoren ausschließlich in die Hand des Gerichtes gelegt. Eine Ergänzung des geltenden Rechtes erscheint auch nach der Richtung geboten, daß Klarheit darüber geschaffen werde, ob und in welchem Umfange im Liquidationsstadium weitere Einzahlungen auf nicht voll eingezahlte Stammeinlagen eingefordert werden können. Daß dies zulässig sei, soweit es zur Befriedigung der Gläubiger erforderlich erscheint, ergibt sich aus den Grundlagen der neuen Gesellschaftsform, welche das gesamte Stammkapital als Befriedigungsfonds für die Gläubiger widmet. Darüber hinauszugehen, erscheint dagegen mit dem Begriffe der Liquidation unvereinbar, welche auch die Eingehung neuer Geschäfte nur zu dem Zwecke kennt, um schwebende Geschäfte zu beenden (Art. 137 H. G. B.).

Schon unter der Herrschaft des geltenden Rechtes wird angenommen, daß im Stadium der Liquidation und bis zu deren Beendigung die übrigen Gesellschaftsorgane (mit Ausnahme der Geschäftsführer) weiterfungieren, soweit sich nicht aus den Bestimmungen über die Liquidation und aus deren Wesen etwas anderes ergibt. Vorsichtsweise spricht der Entwurf diesen Grundsatz in einer allgemeineren Fassung im § 85 ausdrücklich aus.

Eine engere Schranke muß der Beschlußfassung der Gesellschaften nur dann gezogen werden, wenn die Auflösung aus öffentlichen Rücksichten erfolgt. Insbesondere würde es, auch bei Festhaltung des eben dargelegten Standpunktes des Entwurfes, nicht angehen, die Gesellschafter auch noch weiterhin als das souveräne Willensorgan der Gesellschaft anzusehen, wenn die Auflösung aus Nichtigkeitsgründen ausgesprochen wurde. Dem tragen die Bestimmungen des § 87 Rechnung.

Wie bereits oben erwähnt, erachtet der Entwurf, von der Durchführung des Liquidationsverfahrens absehen zu können, wenn gewisse öffentliche Körperschaften als Rechtsnachfolger der Gesellschaft eintreten. Damit soll den in der Gegenwart sich mehrenden Fällen Rechnung getragen werden, in welchen eine Unternehmung verstaatlicht, verländert oder kommunalisiert wird. Hinsichtlich des Staates und des Landes kann das Vorhandensein aller Garantien, daß eine Benachteiligung der Gläubiger nicht zu befürchten sein wird, füglich nicht in Zweifel gezogen werden. Hinsichtlich der Gemeinden aber sind diese Garantien durch die Bestimmungen der verschiedenen Gemeindeordnungen geboten, insofern diese den Eintritt in sämtliche Verpflichtungen der Gesellschaft und die Übernahme der Befriedigung der Gesellschafter als Belastungsakte (Übernahme einer Haftung) einer speziellen Genehmigung der Aufsichtsorgane unterwerfen. Aus diesem Grunde wird die Eintragung der Auflösung von der Vorlage einer mit allen gesetzmäßigen Erfordernissen ihrer Gültigkeit versehenen Erklärung über die Übernahme dieser Verpflichtungen abhängig gemacht.

Der Entwurf hebt ausdrücklich die beiden verschiedenen Arten hervor, unter welchen eine Verstaatlichung, Verländerung oder Kommunalisierung voraussichtlich sich vollziehen wird: nämlich einerseits Erwerbung aller Geschäftsanteile behufs Auflösung, andrerseits Übernahme des Vermögens einer Gesellschaft, welche einen Auflösungsbeschluß gefaßt hat, als Ganzes. Die vom deutschen Aktienrechte (§ 304 des revidierten Handelsgesetzbuches), dessen Vorbild der Entwurf im § 88 folgt, beliebte Beschränkung auf den zweitgenannten Fall erachtet der Entwurf nicht für begründet. Das Unterbleiben der Liquidation kann nur deshalb zugelassen werden, weil eine Benachteiligung der Gläubiger nicht zu befürchten steht; dieser Gesichtspunkt tritt aber auch ein, wenn Staat, Land oder Gemeinde sämtliche Geschäftsanteile erworben haben.

Eine weitere Ausnahme von der Durchführung der Liquidation wird im Anschlusse an das geltende Aktienrecht gemacht für den Fall der Fusion.

Digitized by Google

IV. Hauptstück.

Umwandlung einer Aktiengesellschaft in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

§ 90 bis 93.

Da in Ermanglung einer anderen geeigneten Gesellschaftsform mit beschränkter Haftung die Form der Aktiengesellschaft bisher nicht selten auch in Fällen gewählt werden mußte, wo sie nach Zweck und Umfang des Unternehmens sich von vornherein als wenig geeignet erwies, so wird sich in solchen Fällen vermutlich der Wunsch nach Umwandlung solcher Aktiengesellschaften in Gesellschaften mit beschränkter Haftung geltend machen. Dieses Bedürfnis wird aber nicht nur bei bestehenden Aktiengesellschaften sich äußern, sondern es wird auch späterhin noch öfters sich zeigen. Denn es wird immer vorkommen, daß Gesellschaften sich bei der Errichtung in der Wahl der geeigneten Gesellschaftsform vergreifen, oder daß später eintretende, nicht vorausgesehene oder voraussehbare Umstände in den Verhältnissen der Gesellschaft die Änderung der Gesellschaftsform wünschenswert und zweckmäßig erscheinen lassen. Eine solche Änderung kann ebenso im Interesse der Gesellschaft, wie der Gesellschafter oder der Gläubiger der Gesellschaft gelegen sein und unterliegt auch keinen erheblichen Schwierigkeiten, weil beide Gesellschaftsformen in dem Grundgedanken eines durch Aufbringung eines fixen Stammkapitals geschaffenen Zweckvermögens übereinkommen.

Der letztere Gesichtspunkt würde es nahe legen, nicht nur für die Umwandlung einer Aktiengesellschaft in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, sondern auch für den umgekehrten Fall besondere Vorschriften aufzustellen, die es ermöglichen, von der Liquidation abzusehen und den Betrieb ungestört fortzusetzen. Dies erscheint aber deshalb untunlich, weil das Aktienrecht unter keinen Umständen der strengen Vorschriften über den Gründungshergang entbehren kann, wie solche für Industrie- und Handelsaktiengesellschaften nach der Ministerialverordnung vom 20. September 1899, R. G. Bl. Nr. 175, zur Bedingung der staatlichen Genehmigung gemacht sind, im Falle künftiger Aufhebung des Erfordernisses der staatlichen Genehmigung aber ohne Zweifel im bezüglichen Gesetze werden statuiert werden müssen. In solchen Fällen wird man sich daher mit dem durch Fusion gebotenen Surrogate begnügen müssen.

Eine Handelskammer hat auch die Erlassung von Vorschriften für die Umwandlung anderer Gesellschaften in Gesellschaften mit beschränkter Haftung angeregt. Insoweit dabei an offene Handelsgesellschaften oder Kommanditgesellschaften gedacht worden sein mag, bildet die gänzliche Verschiedenheit der gesellschaftlichen Grundlage ein Hindernis für die Aufstellung solcher Normen. Während nämlich die Aktiengesellschaft und die neue Gesellschaftsform auf einem fixen Stammkapital beruhen, bildet die Grundlage der anderen Gesellschaftsformen in erster Linie die persönliche Haftung eines oder mehrerer Personen. Dagegen gibt es allerdings in Österreich, wie bereits einleitend erwähnt wurde, Gesellschaften, die, entweder aus früherer Zeit übernommen oder auf Grundlage des Vereinsgesetzes vom 26. November 1852 errichtet, ihre Grundlage auch in einem fixen Stammkapitale finden. Die rechtlichen Verhältnisse dieser Gesellschaften sind aber so verschiedenartig, daß eine für alle Fälle passende gesetzliche Regelung des Überganges in die neue Form kaum gefunden werden könnte.

Hinsichtlich der Umwandlung einer Aktiengesellschaft in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung folgt der Entwurf zwar im allgemeinen dem deutschen Gesetze, er geht aber von einer etwas anderen Konstruktion aus. Da der wesentlichste Unterschied beider Gesellschaftsformen nur darin besteht, daß bei der Aktiengesellschaft den Anteilen die eigentümliche Natur der Aktie zukommt, muß die Umwandlung nicht notwendig als Auflösung der einen und Neugründung einer anderen Gesellschaft aufgefaßt werden, sondern sie kann auch als bloße Änderung in der Art der Beteiligung betrachtet werden, die unter Umständen nicht weitergehen wird wie die Änderungen, die bei einer bestehenden Gesellschaft mit beschränkter Haftung an dem Gesellschaftsvertrage vorgenommen werden können.

Freie Umwandlung durch einfache Statutenänderung, wodurch auch die nicht zustimmenden Aktionäre zur Teilnahme an der neuen Gesellschaft genötigt wären, muß allerdings trotzdem außer Betracht bleiben, weil zwischen der Rechtslage der Mitglieder einer Aktiengesellschaft und jener der Teilnehmer einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung der tiefgehende Unterschied besteht, daß der Aktionär ein jederzeit veräußerliches Börsenpapier besitzt, der Teilhaber einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung einen schwer übertragbaren Geschäftsanteil. Überdies können die zumeist unbekannten Aktienbesitzer nicht ohneweiters zu Mitgliedern der Gesellschaft mit beschränkter Haftung gemacht werden.

Es muß daher jedenfalls ein Weg gewählt werden, der die materiellen Voraussetzungen der Auflösung der Aktiengesellschaft und der Neugründung der Gesellschaft mit beschränkter Haftung in zweckmäßiger Weise verbindet. Der Umwandlungsbeschluß ist deshalb an die vom Statute der Aktiengesellschaft aufgestellten

Digitized by Google

Erfordernisse eines Auflösungsbeschlusses geknüpft, ohne jedoch ein Auflösungsbeschluß zu sein. Damit dürfte auch dem praktischen Bedürfnisse entsprochen sein, daß die Aktiengesellschaft, wenn sie die Umwandlung in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung beschließt, deshalb nicht notwendig ihre Auflösung beabsichtigen muß, sondern solche von dem Zustandekommen der neuen Gesellschaft abhängig machen kann.

Der Beschluß soll daher auch erst in Wirksamkeit treten, wenn er in das Handelsregister eingetragen und damit die neue Gesellschaft errichtet ist. Die Folge dieser Lösung ist, daß die Aktiengesellschaft, falls sie die Neuerrichtung nicht rechtzeitig erzielt und sich dennoch auflösen will, einen neuerlichen, unbedingten Beschluß auf Auflösung fassen muß. Um diesen Schwebezustand nicht ungebührlich zu verlängern, verlangt der Entwurf die Anmeldung des Beschlusses zur Eintragung innerhalb eines Monates. Diese den Charakter einer bloßen Ordnungsvorschrift an sich tragende Bestimmung, durch die das Gericht angewiesen wird, eine verspätete Anmeldung nicht zu bewilligen, dürfte genügen, ohne daß es erforderlich erscheint, eine trotzdem aus Versehen verspätet eingetragene Gesellschaft als nichtig zu erklären. (§§ 39, 41.)

An Stelle der Liquidation, für die mangels eines Auflösungsbeschlusses die Voraussetzung fehlt, treten die im § 90 unter Z. 1 bis 5 aufgezählten, im allgemeinen dem deutschen Gesetze nachgebildeten Bedingungen der Eintragung des Umwandlungsbeschlusses.

Die Beteiligung der Aktionäre an der umgewandelten Gesellschaft erfolgt normalerweise dadurch daß sie den auf ihre Aktien entfallenden Anteil an dem Vermögen der Aktiengesellschaft als Stammeinlage in die Gesellschaft mit beschränkter Haftung einbringen. Jeder Aktionär ist aber nur berechtigt, nicht verpflichtet, sich auf diese Art an der neuen Gesellschaft zu beteiligen; jenen, die sich nicht beteiligen wollen muß das Recht vorbehalten bleiben, die Auszahlung des auf ihre Aktien entfallenden Anteiles zu verlangen Zu diesem Zwecke sind die Aktionäre durch öffentliche Bekanntmachung aufzufordern, sich mit ihrem Aktienanteile an der neuen Gesellschaft zu beteiligen.

Jedenfalls muß aber die in der Umwandlung gelegene Rechtskontinuität in der Weise gewahrt werden, daß ein überwiegender Teil des Stammkapitals der neuen Gesellschaft durch Einlösung von Aktien der Aktiengesellschaft beschafft wird. In Übereinstimmung mit dem deutschen Gesetze normiert der Entwurf als Minimum hiefür drei Viertel des Grundkapitals der Aktiengesellschaft. Die Fassung des Entwurfes will zugleich unzweideutig zum Ausdruck bringen, daß zwar die Summe der von den Aktionären durch Übernahme von Stammeinlagen (im Gegensatze zur baren Auszahlung) realisierten Aktien drei Viertel des Grundkapitales ausmachen muß, daß es aber für die Erfüllung dieser Vorschrift bedeutungslos ist, wie die Realisierung der einzelnen Aktie erfolgt. Diese kann vielmehr durch Anrechnung auf Stammeinlagen oder durch teilweise Anrechnung und teilweise Barzahlung geschehen. Damit ist nicht nur eine Streitfrage, die sich an die unklare Fassung des deutschen Gesetzes anschloß, aus der Welt geschafft, sondern auch die Möglichkeit geboten, die Einhaltung der Vorschriften über den Mindestbetrag der Stammeinlagen für Gesellschaften, die auf diesem Wege entstehen, mit Erfolg zu sichern.

Der auf jede Aktie entfallende Anteil an dem Vermögen der aufgelösten Gesellschaft bedarf sowohl wegen der Aktionäre, die ihre Anteile in die neue Gesellschaft einbringen, wie auch wegen jener, die sich nicht beteiligen und daher Auszahlung verlangen, der betragsmäßigen Festsetzung. Diese kann nur auf Grund einer Bilanz geschehen, die eigens zu diesem Zwecke (Ermittlung des wahren Wertes jeder einzelnen Aktie im Zeitpunkte der Bilanzierung) aufgestellt und wegen der einschneidenden Wichtigkeit von einer hoch qualifizierten Mehrheit in der Generalversammlung der Aktionäre genehmigt sein muß.

Neben der auch in diesem Falle wirksamen Vorschrift über den Mindestbetrag des Stammkapitals muß für den Fall der Umwandlung eine zweite Mindestgrenze in der Richtung aufgestellt werden, daß das Stammkapital der neuen Gesellschaft nicht geringer sein darf als das Grundkapital der Aktiengesellschaft. Denn nur unter dieser Voraussetzung kann von einer Umwandlung im Gegensatze zur Auflösung gesprochen werden, weil nur dadurch ein unbilliger Eingriff in die Interessen der Gläubiger verhindert wird, die auf diese Weise an Stelle der Aktiengesellschaft kraft Gesetzes die im übrigen ihrer Sicherheit dieselben Garantien bietende neue Gesellschaft als Schuldnerin überwiesen erhalten.

Wenn trotzdem nur die Beteiligung von drei Vierteilen des bisherigen Grundkapitals an der neuen Gesellschaft obligatorisch gemacht ist, so ist dies naturgemäß so zu verstehen, daß in diesem Falle — die Beteiligung des ganzen Grundkapitals ist natürlich nicht ausgeschlossen — die Differenz durch Übernahme von Stammeinlagen von Seiten neuer Mitglieder gedeckt werden muß. Solche Stammeinlagen müssen aber, um die Hinauszahlung der im Baren zu realisierenden Aktienanteile zu kompensieren, sofort voll im Barem eingezahlt werden.

Ebenso, wie die materiellen Voraussetzungen des Beschlusses auf Auflösung einer Aktiengesellschaft vorliegen müssen, ist nach der anderen Seite hin zur Eintragung der Gesellschaft mit beschränkter Haftung die

Digitized by Google

Erfüllung der in § 3 ff. aufgestellten Erfordernisse unerläßlich. Es muß also unter den Teilnehmern an der Gesellschaft in ihrer neuen Form ein dem Gesetze entsprechender Gesellschaftsvertrag abgeschlossen werden.

Die Durchführung der Eintragung im Register wird daher in einem Akte die Löschung der Aktiengesellschaft infolge Umwandlung, und die Eintragung der Gesellschaft mit beschränkter Haftung, ebenfalls infolge Umwandlung, aber auf Grund des Gesellschaftsvertrages enthalten. Da über den einen Akt nicht zwei verschiedene Gerichte entscheiden können, trifft § 91 die erforderliche Kompetenzbestimmung.

Eine Übertragung des Vermögens der Aktiengesellschaft an die neue Gesellschaft findet bei der Konstruktion, die der Umwandlung im Entwurfe gegeben ist, nicht statt. Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung tritt vielmehr ex lege in die Rechte der Aktiengesellschaft ein, deren Rechtssubjekt sie fortsetzt; es findet daher auch bei Liegenschaften der Gesellschaft keine bücherliche Eigentumsübertragung, sondern nur eine Namensänderung des Eigentümers statt. Damit sind auch die Gläubiger der Aktiengesellschaft ausschließlich an die neue Gesellschaft als Schuldnerin gewiesen. Von einer Konvokation der Gläubiger, wie sie das deutsche Gesetz fordert, glaubt der Entwurf absehen zu können, weil das Stammkapital unversehrt erhalten bleibt und die etwaigen Auszahlungen an Aktionäre, die sich nicht beteiligen, kompensiert werden durch die Volleinzahlung seitens der an ihre Stelle tretenden neuen Gesellschafter, so daß die Sicherheit der Gläubiger genau dieselbe bleibt wie bisher.

V. Hauptstück.

Behörden und Verfahren.

§ 94.

Der einleitende Paragraph dieses Abschnittes (§ 94) stellt lediglich eine Anwendung des bisherigen Kontrollrechtes der Registerbehörde dar (vergleiche § 12 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch, Artikel 89 H. G. B. u. a. m.), erscheint aber trotz der Vorschrift des § 55, Absatz 3, deshalb notwendig, weil der Entwurf Mitteilungen und Anzeigen verfügt (zum Beispiel §§ 10, 22, 25, 29), die zu einer Eintragung in das Handelsregister nicht führen. Weitere Bestimmungen über die Führung des Handelsregisters werden unter anderen nötig sein hinsichtlich der inneren Einrichtung, der Verständigung der Finanzprokuratur von gewissen Eintragungen u. s. w.

§ 95 bis 98.

Wenn der Entwurf die Errichtung gewisser Gesellschaften an die staatliche Genehmigung bindet wegen der öffentlichen Rücksichten, die hinsichtlich der besonderen Art des Betriebsgegenstandes obwalten, so bedingen eben diese öffentlichen Rücksichten auch während des Bestandes der Gesellschaft notwendigerweise eine besondere Überwachung, welche der durch die bestehenden Gesetze (Eisenbahnkonzessionsgesetz, Berggesetz, Auswanderungsgesetz u. s. w.) für die verschiedenen Arten dieser Unternehmungen berufenen Konzessionsbehörde durch den Entwurf übertragen wird. Der Umfang, in welchem diese Aufsicht geübt werden soll, und der Inhalt der Aufsichtsbefugnisse muß, um Zweifel und Reibungsflächen zwischen der Gesellschaft und der Aufsichtsbehörde auszuschließen, im Gesetze festgestellt werden. Das Gesetz beschränkt sich dabei auf die Anführung jener Befugnisse, welche im allgemeinen inhaltlich des geltenden Rechtes als das Attribut der Aufsichtsbehörde gegenüber wirtschaftlichen Vereinen angesehen werden.

Eine notwendige Konsequenz des in den Entwurf aufgenommenen Erfordernisses der staatlichen Genehmigung bildet auch die Untersagung des Betriebes von der staatlichen Genehmigung vorbehaltenen Geschäften ohne diese Genehmigung. Der Entwurf hält es jedoch für geboten, die Kompetenz der Konzessionsbehörde zu dieser Untersagung ausdrücklich auszusprechen. Mit Rücksicht auf die Vorschrift des § 1, Absatz 2, wird in diesem Zusammenhange auch dem Ministerium des Innern die Kompetenz eingeräumt zur Einstellung des Betriebes von Versicherungsgeschäften.

Der Befugnis zur Einstellung des Betriebes muß neben der im § 79 statuierten Auflösungsbefugnis noch besondere Erwähnung getan werden, weil für den Fall der Vereinigung eines konzessionspflichtigen mit einem nicht konzessionspflichtigen Betriebe die Möglichkeit offen gelassen werden soll, sich mit der Untersagung des letzteren zu begnügen und nicht sofort zur Auflösung zu schreiten.

Bezüglich solcher Unternehmungen, für deren Betrieb zwar eine besondere behördliche Aufsicht gesetzlich statuiert ist ohne Rücksicht darauf, ob der Unternehmer eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung oder eine andere Person ist, durch deren Betrieb aber nicht die Gesellschaft als solche konzessionspflichtig wird, sind die betreffenden gesetzlichen Vorschriften ohnedies im § 56 aufrecht erhalten.

Digitized by Google

Da für die im Absatze 2 des § 56 erwähnten speziellen Geschäftszweige anderweitige derartige Vorschriften nicht bestehen, welche einen Einblick in die geschäftliche Gebarung ermöglichen würden, ein solcher Einblick aber gerade bei diesen Geschäftszweigen — ebenfalls wieder aus öffentlichen Rücksichten — für unerläßlich erachtet werden muß, waren auch hiefür die erforderlichen Normen in den Entwurf aufzunehmen.

Von der Aufstellung einer Strafsanktion für den Fall, als den von der Aufsichtsbehörde erlassenen Anordnungen keine Folge geleistet werden sollte, erachtet der Entwurf absehen zu können, da ein dauernder Widerstand gegen solche Anordnungen gemäß § 79 schließlich zur Auflösung führen kann und diese Eventualität voraussichtlich jeden anders gearteten Druck auf die Gesellschaft entbehrlich machen wird.

VI. Hauptstück.

Ausländische Gesellschaften.

§ 99 bis 106.

Die Wahrscheinlichkeit, daß gleichartig organisierte ausländische Gesellschaften bestrebt sein werden, ihren Geschäftsbetrieb auf das Inland auszudehnen, besteht zunächst nur hinsichtlich des Deutschen Reiches, weil nur dort schon Gesellschaften auf Basis eines Gesetzes existieren, das dem vorliegenden Entwurfe als Vorbild dient. Seitens reichsdeutscher Gesellschaften wurde denn auch die Zulassung zum inländischen Geschäftsbetriebe schon wiederholt angestrebt. Da das wirtschaftliche Interesse für die wechselseitige Zulassung der Errichtung inländischer Niederlassungen ausländischer Gesellschaften ebensosehr bei dieser Gesellschaftsform wie bei Aktiengesellschaften spricht, folgt der Entwurf darin dem geltenden Aktienrechte, daß er eine allgemeine gesetzliche Grundlage hiefür schafft.

Sich dabei auf die Zulassung der im Deutschen Reiche bestehenden Gesellschaft mit beschränkter Haftung zum Geschäftsbetriebe im Inlande zu beschränken, hält der Entwurf nicht für angemessen, weil für den Fall der Erlassung ähnlicher Gesetze in anderen Staaten neuerdings der Gesetzgebungsweg betreten werden müßte, um die Zulassung zu ermöglichen. Soll aber von der erwähnten Beschränkung abgesehen werden, so mangelt es an allgemein anerkannten Kriterien für die Entscheidung der Frage, welche ausländische Gesellschaften in ihrem Aufbau und ihrer Organisation den in Deutschland entstandenen und nun nach Österreich verpflanzten Gesellschaften mit beschränkter Haftung gleichkommen. Wenn auch mit der Möglichkeit gerechnet werden muß, daß eine Organisation, sobald sie sich in zwei großen Staatsgebieten Mitteleuropas bewährt hat, weiter greifen wird, so besitzt dieselbe doch sicherlich noch nicht eine so internationale wirtschaftliche Geltung wie die Aktiengesellschaft, und es läßt sich nicht voraussehen, mit welchen vielleicht sehr wesentlichen und den Grundaufbau alterierenden Modifikationen sich ähnliche Gesellschaften anderwärts entwickeln werden oder sogar bereits entwickelt haben.

Der Entwurf begnügt sich daher mit der sehr allgemein gehaltenen Voraussetzung, daß die Zulassung ausländischer Gesellschaften „der in diesem Gesetze bezeichneten Art" zu gewähren sei. Die Entscheidung darüber, ob die erwähnte Voraussetzung vorhanden sei, kann bei solcher Konstruktion aber nicht dem Handelsgerichte überlassen werden, bei welchem die Eintragung der inländischen Niederlassung angesucht wird. Die internationalen Beziehungen wie die wirtschaftlichen Interessen verbieten in gleicher Weise, es der jeweiligen Auffassung einer großen Anzahl von Senaten anheimzustellen, welche Auslegung sie einer so allgemein gehaltenen Gesetzesbestimmung geben werden. Überdies mangeln den Gerichten vermöge ihrer Organisation die nötigen Hilfsmittel, um sich über den Gesamtstand der Gesetzgebung, vielleicht auch der Geltung von schriftlich nicht fixierten Rechtssätzen eines auswärtigen Staates zu orientieren. Deshalb sieht der Entwurf für die Feststellung, ob die im § 99 bezeichnete Voraussetzung in concreto zutreffe, das Eingreifen der Exekutive vor. Hiefür wird wieder je nach Beschaffenheit der Verhältnisse ein doppelter Weg gegeben sein. Wenn, wie bereits derzeit im Deutschen Reiche, in einem Staate Gesellschaften auf Grund eines Gesetzes bestehen, das in seinem wesentlichen Aufbau mit dem Entwurf übereinstimmt, dann kann ein- für allemal die Zulassungsfähigkeit der auf Grund dieses Gesetzes errichteten Gesellschaften im Vertragswege oder vermittels des Austausches von Regierungserklärungen ausgesprochen werden. Die Beurteilung, ob eine Gesellschaft, welche die Zulassung begehrt, im auswärtigen Staat auf Grund des betreffenden Gesetzes errichtet wurde, kann der richterlichen Prüfung unbedenklich überlassen bleiben. Wo es dagegen an dieser Voraussetzung mangelt, wird eine Entscheidung, ob die Struktur der die Zulassung ansuchenden ausländischen Gesellschaft sich in ihrem Wesen als eine mit den inländischen Gesellschaften gleichartige darstellt, von Fall zu Fall durch die Regierung zu treffen sein.

Digitized by Google

Auf diese Weise werden auch am besten die Schwierigkeiten beseitigt, die sich sonst öfters der Feststellung des Bestandes der Gegenseitigkeit entgegenstellen. Naturgemäß wird es nämlich in den beiden ebenerwähnten Fällen die Aufgabe der Regierung sein müssen, den Bestand der Gegenseitigkeit zu ermitteln und auszusprechen. Wird von dem auswärtigen Staate Gegenseitigkeit nicht geübt, so muß nach allgemeinen internationalen Grundsätzen die Zulassung im Inlande versagt werden. Es können aber auch Fälle eintreten, in denen weder der Bestand der Gegenseitigkeit noch deren Versagung im auswärtigen Staate nachweisbar ist. Für solche Fälle, in denen einer der beteiligten Staaten mit der Übung der Gegenseitigkeit vorangehen muß, wird dem Ministerium des Innern die Entscheidung über die Zulassung nach Maßgabe der von dem auswärtigen Staate gegebenen Zusicherungen eingeräumt.

Die Prüfung, ob den übrigen Erfordnissen des § 100 entsprochen wurde, die den Erfordernissen für die Zulassung ausländischer Aktiengesellschaften angepaßt sind, obliegt dem Gericht.

In den Einzelbestimmungen der §§ 102 bis 104 lehnt sich der Entwurf ebenfalls an die geltende Gesetzgebung hinsichtlich ausländischer Aktiengesellschaften an.

Die Rechtsgrundlage einer ausländischen Gesellschaft kann nur jene sein, welche ihr durch die einheimische Gesetzgebung vorgezeichnet ist. Nur soweit muß sie dem inländischen Gesetze unterworfen werden, als dieses Konzession erfordert und Aufsicht normiert.

Dies gelangt im § 106 zum Ausdruck. Außerdem bedarf es noch besonderer Normen für die Auflösung und Betriebseinstellung.

Die Anwendbarkeit des § 79 ergibt sich daraus, daß die Niederlassung einer ausländischen Gesellschaft nicht günstiger gestellt werden darf als eine inländische Gesellschaft. Einen weiteren Auflösungsgrund muß das Aufhören einer der gesetzlichen Voraussetzungen bilden, auf denen die Eintragung beruhte.

Endlich muß, ebenso wie bei inländischen Gesellschaften, Vorsorge getroffen werden für den Fall, daß die Eintragung bewirkt wurde, obschon in diesem Zeitpunkte eine der erwähnten Voraussetzungen mangelte. Auf dieser Grundlage beruhen die Vorschriften des § 105.

VII. Hauptstück.

Steuer- und gebührenrechtliche Bestimmungen.

§ 107.

Die eigenartige rechtliche Konstruktion der Gesellschaften mit beschränkter Haftung, welche diese Gesellschaften mit dem Charakter selbständiger juristischer Persönlichkeiten ausgestattet, sie aber gleichwohl von der für derartige Rechtssubjekte, soweit sie Erwerbszwecke verfolgen, bestehenden Verpflichtung zur öffentlichen Rechnungslegung regelmäßig ausgenommen erscheinen läßt, macht es erforderlich, spezielle gesetzliche Bestimmungen über ihre steuerrechtliche Behandlung zu treffen.

Da die Unternehmungen der Gesellschaften mit beschränkter Haftung sich ihrer wirtschaftlichen Natur nach zweifellos mehr jenen der Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften und Aktiengesellschaften als jenen der Privaten nähern, mußte es wohl von vornherein als naheliegend erscheinen, sie ungeachtet der mangelnden Publizität ihrer Rechnungslegung nach jenen Grundsätzen zu besteuern, welche für die zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichteten Unternehmungen in Geltung stehen, das heißt also als Besteuerungsgrundlage nicht die bloß schätzungsweise zu ermittelnde Ertragsfähigkeit, sondern den tatsächlich festgestellten Ertrag zu wählen, da erstere Besteuerungsart doch wohl nur dort angemessen ist, wo die Möglichkeit der Anwendung letzterer Besteuerungsart fehlt.

Diese Möglichkeit war bekanntlich angesichts der beklagenswerten Zustände, die sich bei der Ertragsfatierung unter der Herrschaft des Einkommensteuerpatentes herausgebildet hatten, bei Einführung des neuen Steuergesetzes aus Rücksichten auf die gesunde Entwicklung der Personaleinkommensteuer bei allen privaten Erwerbssteuerträgern nicht vorhanden und wird übrigens auch in Hinkunft wenigstens bei kleineren Unternehmungen schon mit Rücksicht auf deren meist mangelhafte Buchführung nicht so bald als gegeben angenommen werden können.

Bei den Gesellschaften mit beschränkter Haftung aber ist infolge der ausdrücklich vorgesehenen und schon durch die Natur der Sache erforderten genauen Buchführung ein Hindernis, die Besteuerung statt nach der Ertragsfähigkeit, nach dem tatsächlichen Ertrage durchzuführen, umsoweniger vorhanden, als die zur Ermittlung des Ertrages erforderlichen Behelfe gemäß §§ 22 und 34 seitens der Geschäftsführer ohnehin

Digitized by Google

angefertigt werden müssen und auch eine Doppelverwendung der bezüglichen Nachweisung zu Zwecken der Erwerbsteuer einerseits und der Personaleinkommensteuer anderseits nicht stattfindet, weil die Gesellschaften mit beschränkter Haftung als solche ebensowenig wie die Aktiengesellschaften der Personaleinkommensteuer unterliegen.

Kann sonach die Forderung der Ertragsnachweisung an die Steuerbehörde durch den Steuerträger als eine Belastung mit rechnungsmäßigen Aufstellungen für Steuerzwecke nicht angesehen und auch mit Rücksicht auf die Entwicklung anderer Steuergattungen als durchaus unbedenklich erklärt werden, so empfiehlt sich die Wahl dieser Besteuerungsmodalität auf der anderen Seite ebensowohl aus steuerpolitischen und staatsfinanziellen Gründen, als auch vom Standpunkte der Steuerpflichtigen selbst.

In letzterer Richtung muß hervorgehoben werden, daß die Besteuerung nach dem ziffermäßig nachgewiesenen Ertrage den Steuerträger weit sicherer vor jedweder Steuerüberlastung schützt, als die Besteuerung nach der Ertragsfähigkeit, die, da diesbezüglich eine stringente Beweisführung nicht durchführbar erscheint, mehr weniger immer Sache des arbiträren Ermessens der Erwerbsteuerkommissionen bleibt. Daß nun die Gesellschaften mit beschränkter Haftung mit ihrer immerhin ziemlich ausgedehnten Publizität bezüglich der Höhe des in der Unternehmung verwendeten Anlagekapitales nicht etwa von den Kommissionen in dem einen oder anderen Falle rücksichtlich ihrer Leistungsfähigkeit gegenüber privaten Erwerbsteuerträgern, von denen gleich erschöpfende und zuverlässige Daten nicht immer zu erlangen sind, überschätzt werden könnten, vermag wohl nicht von vornherein in Abrede gestellt zu werden. Weit wichtiger für die Gesellschaften mit beschränkter Haftung ist aber der Umstand, daß die Höhe der Steuer sich bei der Ertragsbesteuerung jeweils automatisch unmittelbar an die tatsächlichen Geschäftsergebnisse anschließt und daher ein etwaiger Rückgang in den Erträgnissen sogleich auch eine Herabsetzung der Steuer zur Folge haben muß, während dies bei der Besteuerung nach der Ertragsfähigkeit, die sich auf den Durchschnitt einer längeren Beobachtungsperiode stützt, keineswegs mit der gleichen Sicherheit erwartet werden kann.

Vom Standpunkte der Steuerträger erscheint daher unter den obwaltenden Verhältnissen gewiß die Besteuerung nach dem Ertrage als die wünschenswertere Besteuerungsform — vorausgesetzt natürlich, daß das vom Ertrage zu entrichtende Steuerprozent keine wesentlich höhere Steuerleistung bedingt als die Besteuerung nach der Ertragsfähigkeit. Richten sich doch auch die Beschwerden gegen die Besteuerung nach dem II. Hauptstücke des Personalsteuergesetzes fast ausnahmslos nicht gegen die — nach kaum bestrittenen finanzwissenschaftlichen Grundsätzen geregelte — Ermittlungsart des Ertrages, als vielmehr nur dagegen, daß die aus der Anwendung der Steuerskala des § 100 des Personalsteuergesetzes resultierende Steuer jene nach dem I. Hauptstücke beträchtlich übersteige, was ja für die Mehrzahl der Fälle auch nicht in Abrede gestellt werden kann.

Ein ziffermäßiger Nachweis darüber nun, wie viel Prozente vom steuerpflichtigen Reinertrage die allgemeine Erwerbsteuer betrage, ist auf Grund der vorliegenden Bemessungsbehelfe allerdings nicht möglich, da ja zu Zwecken der Erwerbsteuerveranlagung ein Ertragsnachweis nicht vorgelegt werden muß; nach wiederholten Schätzungen wird aber die allgemeine Erwerbsteuer namentlich in den hier ganz vorwiegend in Betracht kommenden Erwerbsteuergesellschaften I. und II. Klasse kaum mit weniger als fünf Prozent angenommen werden können, ja aus Interessentenkreisen sind auch noch höhere Schätzungen laut geworden. Zur Verhütung einer steuerrechtlich begünstigten Konkurrenz gegenüber den privaten Erwerbsteuerträgern darf daher wohl nicht unter den Steuerfuß von fünf Prozent herabgegangen werden.

Die Regierung glaubt ferner das bis zu einem gewissen Grade bereits der allgemeinen Erwerbsteuer zu Grunde liegende Prinzip der progressiven Gestaltung der Ertragsbesteuerung festhalten und weiter ausgestalten zu sollen, wodurch zugleich die Handhabe geboten erscheint, ebensowohl die durch die erhöhte Assoziationsfähigkeit begründete größere Leistungsfähigkeit der Gesellschaften mit beschränkter Haftung berücksichtigen, als dafür Vorsorge treffen zu können, daß die Differenz zwischen der Steuerleistung besonders großer Gesellschaften mit beschränkter Haftung und jenen der Aktiengesellschaften möglichst ausgeglichen werde.

Aus diesen Erwägungen gelangte die Regierung zu der vorgeschlagenen Besteuerungsskala, die mit 5 Prozent beginnt und bis zu 10 Prozent ansteigt; die vorgeschlagene Untergrenze ergibt sich ebensowohl aus den bereits angeführten Rücksichten auf die Träger der allgemeinen Erwerbsteuer, als auch aus der Erwägung, daß die vom Personalsteuergesetze meistbegünstigten Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften gemäß § 100, Absatz 11, Personalsteuergesetz, schon bei einem Reinertrage von zirka 8.000 Kronen eine Steuer von 4·5 Prozent — die assymptotisch bis zu 5 Prozent ansteigt — zu entrichten haben. Die Obergrenze wurde derart gewählt, daß unter das dort festgesetzte Steuerprozent wohl nur derartige Unternehmungen fallen, die ihrer wirtschaftlichen Natur nach den Aktiengesellschaften bereits sehr nahestehen und daher einer durchgreifenden steuerrechtlichen Begünstigung gegenüber Aktiengesellschaften auch nicht mehr bedürfen. Übrigens wendet die vorgeschlagene Steuerskala auch diesen Unternehmungen noch einen nicht unerheblichen Vorteil dadurch zu, daß sie dieselben von der Dividendenzusatzsteuer befreit.

Digitized by Google

Geht aus der vorgeschlagenen Skala hervor, daß die Regierung bei Regelung der Besteuerung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung die fiskalischen Interessen dem Interesse einer möglichsten Förderung dieser neuen Gesellschaftsform zu unterordnen bestrebt war, so muß auf der anderen Seite doch hervorgehoben werden, daß nur die Einbeziehung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung in das zweite Hauptstück des Personalsteuergesetzes verhüten kann, daß eine unbedingt zu vermeidende Schädigung der Interessen des Staatsschatzes, beziehungsweise der an der Einhaltung des sogenannten Finanzplanes Beteiligten eintrete und darüber hinaus eine höchst ungünstige Beeinflussung der Besteuerungsverhältnisse der privaten Erwerbsteuerträger stattfinde.

Die Unterstellung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung unter die allgemeine Erwerbsteuer, die eine Repartitionssteuer mit fixem, gesetzlich normiertem Kontingent darstellt, wäre für die Finanzverwaltung nicht nur gleichbedeutend mit einem Verzichte auf jede Steuer dieser Gesellschaften, sondern hätte auch noch einen voraussichtlich sehr bedeutenden Ausfall an den bisherigen Steuererträgnissen zur Folge, da gewiß eine Reihe von bereits besteuerten Aktiengesellschaften sich in Gesellschaften mit beschränkter Haftung umwandeln, sowie zahlreiche Unternehmungen, die andernfalls als Aktiengesellschaften ins Leben getreten wären, sich als Gesellschaften mit beschränkter Haftung konstituieren werden. Auf diese Weise würde die Erwerbsteuer nach dem zweiten Hauptstücke in ihrer Entwicklung gehemmt oder gar in ihren Erträgnissen geschmälert und die künftige Einhaltung des Finanzplanes erheblich gefährdet.

Bei dieser Sachlage kann daher die Regierung auf Übergangsbestimmungen, durch welche schon bisher bestandene Aktiengesellschaften von den den Gesellschaften mit beschränkter Haftung zugedachten Steuererleichterungen ausgeschlossen werden, selbstverständlich nur unter der Voraussetzung verzichten, daß ihr durch Einbeziehung dieser Gesellschaften unter das zweite Hauptstück wenigstens ein teilweiser Ersatz des Ausfalles durch solche Umwandlungen, beziehungsweise überhaupt die Anwartschaft auf die Steuereingänge der neu zu begründenden Gesellschaften dieser Art gewährt wird.

Ganz abgesehen von diesen finanziellen Erwägungen wäre aber die Unterstellung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung unter die allgemeine Erwerbsteuer auch steuerpolitisch von durchaus unerwünschten Konsequenzen begleitet. Der Verzicht des Staates auf eine Vermehrung seiner Steuereingänge anläßlich der Errichtung solcher Gesellschaften hätte naturgemäß durchaus nicht die Steuerbefreiung eben dieser Gesellschaften zur Folge, vielmehr wurde schon an früherer Stelle dargelegt, daß die als Begünstigung dieser Gesellschaften gedachte Einbeziehung unter die allgemeine Erwerbsteuer ihnen vielleicht nach mehr als einer Richtung weniger zuträglich sein dürfte, als die Besteuerung nach dem tatsächlich erzielten Ertrage. Die Folge dieses Verzichtes des Staates wäre vielmehr nur eine Entlastung der bisherigen Träger der allgemeinen Erwerbsteuer von der ihnen zugedachten Steuerleistung und die Herbeiführung einer wesentlich ungleichmäßigen Besteuerung unter ihnen.

Die Entlastung der bisherigen Erwerbsteuerpflichtigen kann insoferne mit Recht als eine nicht begründete bezeichnet werden, als das im § 11, Absatz 3, Personalsteuergesetz, vorgesehene Zuwachsprozent nur mit Rücksicht auf den erfahrungsgemäßen Zuwachs an Unternehmungen physischer Personen berechnet erscheint, die Erwerbsteuerträger daher keinen Anspruch darauf erheben können, daß die neu ins Leben tretenden Gesellschaften mit beschränkter Haftung an der Aufbringung der gesetzlich den privaten Erwerbsteuerträgern zugewiesene Erwerbsteuerhauptsumme mitwirken.

Die Entlastung der Gesamtheit der Erwerbsteuerträger würde übrigens ohnehin nur rücksichtlich jener Beträge stattfinden, mit denen die Gesellschaften mit beschränkter Haftung bei ihrer Entstehung seitens der Steuerbehörden gemäß § 66 Personalsteuergesetz exkontingentiert veranlagt, sohin in der nächsten Veranlagungsperiode in die Steuergesellschaften eingereiht und in das Erwerbsteuerkontingent dieser Gesellschaft eingerechnet werden (§§ 66, Absatz 4, 50 Personalsteuergesetz); würde sich hingegen — wie sich dies bei der durch die erhöhte Assoziationsfähigkeit dieser Gesellschaften ermöglichten größeren Expansionsfähigkeit sehr häufig ereignen dürfte — der ursprünglich zugemessene Steuersatz späterhin im Hinblicke auf die Entwicklung der Unternehmung als zu gering darstellen und eine Steigerung erforden, so würde dieser Umstand keineswegs mehr der Allgemeinheit der Steuerträger, sondern nur mehr den Mitgliedern der betreffenden Steuergesellschaft zugute kommen.

Durch die nachträgliche Erhöhung des Steuersatzes dieser Unternehmung würde nämlich zufolge des Repartitionssystemes keine Erhöhung des Kontingentes, sondern lediglich eine Verminderung der Steuerbeträge der übrigen Gesellschaftsmitglieder herbeigeführt und überdies durch die späterhin stets nach diesen verminderten Steuerbeträgen erfolgende Kontingentsermittlung (§ 50 Personalsteuergesetz) für diese Gesellschaftsangehörigen zu einer dauernden Entlastung gestaltet. Hieraus ergäbe sich eine wesentlich ungleichmäßige Besteuerung, je nachdem bei einzelnen Steuergesellschaften und in einzelnen Territorien mehr oder weniger

Digitized by Google

Gesellschaften mit beschränkter Haftung zur Entstehung gelangten, und zwar wären es gerade die erste und zweite Klasse, die von dieser Entwicklung betroffen und der hieraus resultierenden Steuerermäßigungen teilhaft würden.

Eine Remedur gegen diese Entwicklung könnte lediglich durch die der Kontingentkommission eingeräumte Befugnis der Erhöhung der betreffenden Gesellschaftskontingente geschaffen werden, welches Mittel jedoch angesichts der hier zu überwindenden bedeutenden Schwierigkeiten einer hinlänglich genauen Evidenthaltung und Ermittlung derartiger Veränderungen der Steuerkraft und der gegen die Durchführung von Kontingenterhöhungen wirkenden naheliegenden Opportunitätsgründe in der Praxis eine genügend wirksame Abhilfe kaum erwarten läßt.

Angesichts des Wortlautes des Artikels V P. St. G., wonach als Erträgnis der direkten Personalsteuern die Einzahlungen auf die „in diesem Gesetze" geregelten Personalsteuern anzusehen sind, erschien es wünschenswert, außer Zweifel zu stellen, daß auch die Steuereinzahlungen der Gesellschaften mit beschränkter Haftung in den allgemeinen Finanzplan der Steuerreform einzubeziehen und somit bei Berechnung der Steuernachlässe und Überweisungen an die Länder zu berücksichtigen seien.

Desgleichen schien eine ausdrückliche Bezugnahme auf § 11, Absatz 4, P. St. G. erwünscht, um den privaten Erwerbsteuerträgern die vom Gesetze gewollte Entlastung auch für jene Fälle zu sichern, in denen eine ursprünglich der allgemeinen Erwerbsteuer unterzogene Unternehmung späterhin von einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung übernommen wird.

Die Statuierung einer Minimalsteuer erscheint in der Erwägung geboten, daß die Entrichtung einer mäßigen Steuer auch im Falle zeitweise verlustbringenden Betriebes gefordert werden könne, wie ja auch die allgemeine Erwerbsteuer unter allen Umständen bezahlt werden muß; die nähere Regelung dieser Minimalbesteuerung ergab sich aus dem in § 100, Absatz 2 und 3 P. St. G., für Aktiengesellschaften gegebenen Vorbilde.

§ 108.

Bezüglich der ausländischen Gesellschaften mit beschränkter Haftung erschienen besondere Bestimmungen darüber erforderlich, in welcher Weise das auf die inländische Unternehmung entfallende, der Minimalbesteuerung zu Grunde zu legende Anlagekapital zu ermitteln sei, wovon noch an späterer Stelle gesprochen werden wird. Endlich mußte angesichts der nach der Höhe des Ertrages abgestuften progressiven Skala noch eine besondere Bestimmung darüber getroffen werden, ob für die Wahl des Steuerfußes nur der inländische oder aber der gesamte Ertrag der gesellschaftlichen Unternehmungen maßgebend sein solle. Die überhaupt für eine progressive Ausgestaltung der Steuerskala sprechenden Gründe erfordern offenbar, wenn anders eine ungerechtfertigte Bevorzugung ausländischer Gesellschaften mit beschränkter Haftung vor den inländischen vermieden werden soll, die im Entwurfe vorgesehene Verfügung.

§ 109 bis 112.

Diese Paragraphe enthalten gebührenrechtliche Bestimmungen, wodurch:

1. gewisse den Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien zustehende Erleichterungen der Gebührenentrichtung auf die Gesellschaften mit beschränkter Haftung ausgedehnt werden;

2. Gebührenbegünstigungen für einige spezielle Arten von Gesellschaftsgründungen, nämlich für sogenannte Familiengründungen, und für die Umwandlung von Aktiengesellschaften in Gesellschaften mit beschränkter Haftung (§§ 90 bis 93) gewährt werden; endlich

3. die Gebührenbehandlung der ausländischen Gesellschaften mit beschränkter Haftung normiert wird.

Ad 1. Nach der allgemeinen Bestimmung der Tarifpost 55, B 2 c des Gesetzes vom 13. Dezember 1862, R. G. Bl. Nr. 89, die auch auf die Gesellschaften mit beschränkter Haftung Anwendung findet, unterliegt der Gesellschaftsvertrag — abgesehen von dem in der Anmerkung 4 zu dieser Tarifpost geregelten Falle einer Immobiliarübertragung — der Gebühr nach Skala II von den bedungenen Vermögenseinlagen, also bei Gesellschaften mit beschränkter Haftung im Sinne des § 15 des Gebührengesetzes von der Summe aller Stammeinlagen, mögen sie sogleich bei der Errichtung der Gesellschaft voll eingezahlt werden oder nicht, sowie der, wenngleich nur bedingt stipulierten Nachschüsse, und es wäre diese Gebühr gemäß §§ 21 und 44 des Gebührengesetzes schon anläßlich der Ausfertigung des Notariatsaktes über den Gesellschaftsvertrag entweder in Stempelmarken oder auf Grund ämtlicher Bemessung zur Gänze bar zu entrichten (§ 6 B. des Gesetzes vom 13. Dezember 1862).

Digitized by Google

Diese Verpflichtung der sofortigen Gebührenbezahlung, auch bezüglich der erst künftig und nur bedingt eintretenden Leistungen der Gesellschafter, wird nun für Gesellschaften mit beschränkter Haftung im § 109 dahin gemildert, daß die Gebühr für den Gesellschaftsvertrag zwar grundsätzlich vor dessen Eintragung in das Handelsregister, soferne aber die Stammeinlagen nicht sogleich voll eingezahlt werden oder die Zulässigkeit der Einforderung von Nachschüssen festgesetzt wird, nur nach Maßgabe der jeweils eingeforderten Raten der Stammeinlagen und der Nachschüsse zur Zeit der Fälligkeit einer jeden derselben unmittelbar (ohne amtliche Bemessung) zu entrichten ist. Die Anordnung der unmittelbaren Entrichtung hat indessen im Sinne der grundsätzlichen Bestimmung des § 5 des Gesetzes vom 13. Dezember 1862 auch zur Folge, daß der Charakter der Vertragsgebühr als Urkundenstempelgebühr mehr in den Hintergrund tritt, und daß daher alle, den Gesellschaftsvertrag betreffenden Beurkundungen, also nicht nur die eigentliche notarielle Vertragsurkunde, sondern auch die allenfalls zur Ausstellung gelangenden Subskriptionserklärungen der künftigen Gesellschafter und die Anteilscheine der Gesellschaft ohne Verwendung eines Urkundenstempels ausgefertigt werden können und so eine immerhin drückende Vervielfältigung der Gebührenpflicht vermieden wird; bezüglich der Urkunden (Quittungen) über die geleisteten Teilzahlungen auf die Stammeinlagen und Nachschüsse ist die Gebührenfreiheit im Texte des § 109 ausdrücklich normiert, weil dies nicht Beurkundungen des Gesellschaftsvertrages selbst sind, also als Gegenstände einer separaten Gebühr aufgefaßt werden könnten, was aber der Billigkeit kaum entspräche.

Die zwei ersten Absätze des § 109, welche die bisher besprochenen Gebührenbestimmungen enthalten, sind übrigens den für Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien geltenden Vorschriften der Anmerkung 3 zur Tarifpost 55 des Gesetzes vom 13. Dezember 1862, dann des Artikels IV, lit. b des Gesetzes vom 10. Juli 1865, R. G. Bl. Nr. 55 und der Artikel I und II der Finanzministerialverordnung vom 16. Jänner 1866, R. G. Bl. Nr. 9, nachgebildet.

Im dritten Absatze des § 109 wird auch die weitere, den Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien zustehende Begünstigung des Artikels IV, lit. c des Gesetzes vom 10. Juli 1865, R. G. Bl. Nr. 55, betreffend die Art der Berechnung der Couponstempelgebühr auf die Coupons der Obligationen, zu deren Ausgabe die Gesellschaften mit beschränkter Haftung berechtigt werden sollten, ausgedehnt. Hienach wird die Couponstempelgebühr, falls die betreffenden Obligationen alle oder zum Teile auf Beträge unter 1000 Kronen lauten, in der Art zu berechnen sein, als ob die Gesamtsumme dieser Obligationen unter 1000 Kronen nur in Stücke zu 1000 Kronen zerlegt worden wäre.

Ad 2) Was die sogenannten Familiengründungen anbelangt, so erscheint eine gebührenrechtliche Begünstigung der Fälle am Platze, wo der Inhaber eines Unternehmens, um dessen Fortbestand auch nach seinem Tode zu sichern, dasselbe einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung übergibt, die sich aus seinen Kindern — eventuell unter Zuziehung anderer Personen — bildet. Da nämlich die Gesellschaft mit beschränkter Haftung sich als ein von den Personen der einzelnen Gesellschafter verschiedenes, selbständiges Rechtssubjekt darstellt, so wäre für eine solche Übergabe stets die Vermögensübertragungsgebühr nach dem für Übertragungen an nicht verwandte Personen geltenden Ausmaße und nicht nach dem günstigeren Ausmaße, das für Übertragungen zwischen Eltern und Kindern und zwischen Ehegatten gilt, zu entrichten, obwohl die Übergabe doch materiell den Interessen der Familie des bisherigen Besitzers dient.

Im ersten Absatze des § 110 wird daher für solche Fälle angeordnet, daß das persönliche Verhältnis zwischen dem Übergeber und den Gesellschaftern bei der Gebührenbemessung ebenso berücksichtigt werde, als ob die Übertragung nicht an die Gesellschaft als solche, sondern an die Gesellschafter erfolgt wäre, was allerdings auch besagen will, daß, insoweit außer den Kindern und dem Ehegatten des Übergebers noch andere Personen an der Gesellschaft teilnehmen, die Übertragung — jedoch nur nach Verhältnis der Geschäftsanteile dieser anderen Personen — der höheren Gebühr unterliegen wird.

Nach dieser Bestimmung wird also die Übertragung an die Gesellschaft, soweit diese aus Deszendenten (einschließlich der Schwieger-, Wahl- und Stiefkinder) und dem Ehegatten des Übergebers besteht, der Immobiliargebühr gemäß § 1, Zahl 1, des Gesetzes vom 18. Juni 1901, R. G. Bl. Nr. 74, nur nach dem Satze von 1 oder 1·5 Prozent, je nachdem der Wert bis zu 30.000 Kronen oder mehr beträgt, und, falls eine Schenkung vorliegt, der Bereicherungsgebühr gemäß Tarifpost 91, B. I des Gebührengesetzes nach dem Satze von 1 Prozent samt 25 Prozent Zuschlag vom reinen Werte unterworfen sein.

Im Interesse der Gefällssicherheit muß aber diese Begünstigung an eine Bedingung geknüpft werden, da sie sonst — wenigstens was die Immobiliargebühr anbelangt — leicht zu Umgehungen mißbraucht werden könnte. Es läge nämlich nahe, daß ein Unternehmer, der sein Geschäft veräußern will, die diesem gewidmeten Realitäten zunächst einer zum Scheine aus seinen Kindern gebildeten Gesellschaft mit beschränkter Haftung unter Inanspruchnahme des begünstigten Satzes der Immobiliargebühr übergeben würde, worauf die Kinder ihre Geschäftsanteile fremden Personen, als den eigentlichen Übernehmern, ohne Entrichtung einer weiteren Immobiliargebür zedieren könnten. Um solchen Erschleichungen des begünstigten

Digitized by Google

Satzes der Immobiliargebühr in Fällen, in denen eine Familiengründung gar nicht ernstlich gewollt wird, entgegenzutreten, hält es die Regierung für unerläßlich, diese Begünstigung rücksichtlich der Immobiliargebühr davon abhängig zu machen, daß die Geschäftsanteile der begünstigten Gesellschafter an andere nicht begünstigte Personen während der Dauer von fünf Jahren nicht übertragen werden — unbeschadet des Erbganges und der Veräußerung im Wege der Zwangsvollstreckung oder des Konkurses.

Demgemäß enthält der erste Absatz des § 110 die Bestimmung, daß eine derartige Übertragung innerhalb der ersten fünf Jahre an die Zustimmung der Gesellschaft gebunden sein muß und daß durch die Erteilung dieser Zustimmung innerhalb dieses Zeitraumes die Begünstigung bezüglich der Immobiliargebühr ganz oder teilweise verwirkt wird. Der Wortlaut des Vertrages ist hiebei nicht entscheidend. Wäre daher einer solchen Übertragung durch eine anderweitige Fassung des Gesellschaftsvertrages, zum Beispiel durch eine Bestimmung vorgebeugt, wodurch eine solche Übertragung direkt ausgeschlossen wird, so wäre auch in einer nachträglichen Zustimmung der Gesellschafter zur Änderung dieser Disposition des Gesellschaftsvertrages eine durch das Gesetz verpönte Zustimmung zur vorzeitigen Übertragung zu erblicken und damit auch die Verwirkung der Gebührenbegünstigung gegeben.

Eine andere Kategorie von Familiengründungen, nämlich jene Fälle, in denen sich die Erben eines verstorbenen Unternehmers zum Zwecke der Fortführung des Geschäftes als Gesellschaft konstituieren, ist schon nach den allgemeinen Gebührenvorschriften, wenn die Gründung der Gesellschaft innerhalb zweier Jahre nach dem Tode des Erblassers erfolgt, insoferne begünstigt, als nach dem Schlußabsatze des § 1 des Gesetzes vom 18. Juni 1901 die für die Übertragung von Todes wegen entrichtete Immobiliargebühr in die Immobiliargebühr, welche für die Weiterübertragung an die Gesellschaft entfällt, einzurechnen ist, so daß trotz des Vorliegens einer zweimaligen Vermögensübertragung die Prozentualgebühr im ganzen doch nur einmal zu entrichten ist.

Eine besonders weitgehende Gebührenbegünstigung wird im § 111 für den Vermögensübergang vorgesehen, der sich durch die Umwandlung einer Aktiengesellschaft in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung vollzieht, um — ebenso wie durch die zivilrechtlichen Bestimmungen der §§ 90 bis 93 — den Gesellschaften, für welche die neue Gesellschaftsform passender erscheint als die bisherige Form der Aktiengesellschaft, die Umwandlung zu erleichtern.

Die Gebührenbegünstigung soll sich für diese Fälle sowohl auf die Skalagebühr von den Stammeinlagen der neuen Gesellschaft, als auch auf die Prozentualgebühr vom unbeweglichen Vermögen beziehen. In ersterer Hinsicht soll in billiger Berücksichtigung des Umstandes, daß für die Aktienanteile seinerzeit die Emissionsgebühr entrichtet worden ist, die Einhebung der Skalagebühr von den neuen Stammeinlagen auf den Betrag beschränkt werden, um den die Summe dieser Stammeinlagen das frühere Aktienkapital übersteigt. Dagegen wird die Prozentualgebühr von der Übertragung des unbeweglichen Vermögens der Aktiengesellschaft an die Gesellschaft mit beschränkter Haftung sogar ganz aufgelassen und auch von der subsidiären Eintragungsgebühr nach Tarifpost 45, A. b des Gesetzes vom 13. Dezember 1862 abgesehen, also der Fall gebührenrechtlich so behandelt, als ob eine Besitzveränderung bezüglich der Immobilien überhaupt nicht stattgefunden hätte.

Nur eine logische Folge dieser Behandlungsweise ist es, daß auch das Gebührenäquivalent ebenso fort zu entrichten ist, als ob eine Immobiliarübertragung nicht erfolgt wäre.

Ad 3. Die Gebührenbehandlung der ausländischen Gesellschaften mit beschränkter Haftung und ihrer Obligationen § 112) ist den für ausländische Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien geltenden Bestimmungen des Gesetzes vom 18. September 1892, R. G. Bl. Nr. 171, nachgebildet.

Die wesentlichsten Abweichungen von diesem Gesetze bestehen darin, daß die ausländischen Gesellschaften mit beschränkter Haftung anläßlich der Ausdehnung ihres Geschäftsbetriebes auf das Inland die Gebühr nach Skala II hierlands mindestens vom vierten Teile ihres Einlagen- und Obligationenkapitales zu entrichten haben werden, soferne nicht der dem inländischen Geschäftsbetriebe gewidmete Teil ihres Kapitales größer ist, ferner daß die Bestimmung dieses gebührenpflichtigen Kapitalsbetrages ausdrücklich dem freien Ermessen des Finanzministeriums anheimgestellt wird.

Diese beiden Abweichungen von den §§ 5 und 7 des Gesetzes vom 18. September 1892 finden darin ihre Rechtfertigung, daß die ausländischen Gesellschaften mit beschränkter Haftung — im Gegensatze zu den ausländischen Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien — nicht nur von der öffentlichen Rechnungslegung, sondern auch überhaupt von der Aufstellung von Spezialbilanzen über das inländische Geschäft entbunden sein sollen, wodurch der Finanzverwaltung die Feststellung des im Inlande verwendeten Gesellschaftskapitales sehr erschwert würde, wenn nicht andererseits diese Schwierigkeit durch die gesetzliche Normierung eines gebührenpflichtigen Minimalbetrages und durch eine diskretionäre Ermächtigung für die Finanzverwaltung paralysiert würde.

Digitized by

VIII. Hauptstück.

Strafbestimmungen.

§ 113 bis 117.

Schon das Genossenschaftsgesetz hat gewisse Pflichtwidrigkeiten der Beteiligten, die nicht den Tatbestand einer nach dem allgemeinen Strafgesetzbuche strafbaren Handlung begründen, aber immerhin das öffentliche Interesse berühren, mit Strafe bedroht, wenn sie die Sicherheit des im Geschäfts- und Kreditverkehre mit den betreffenden Vereinigungen stehenden Publikums in gemeingefährlicher Weise verletzen.

Dasselbe Bedürfnis nach strafrechtlichen Normen besteht ohne Zweifel ebenso bei der neuen Gesellschaftsform; auch in Deutschland führte es zu der Strafsanktion des § 82, Z. 3. Aus der Vereinigung der in der letzterwähnten Gesetzesstelle und im § 89 des Genossenschaftsgesetzes normierten Straftatbestände entstand der vom Entwurfe vorgeschlagene § 115.

Außerdem bilden die Erklärungen über das gesellschaftliche Vermögen, zu denen der Entwurf die Geschäftsführer bei der ursprünglichen Anmeldung der Gesellschaft oder bei der Anmeldung eines Beschlusses auf Erhöhung oder Herabsetzung des Stammkapitales verpflichtet, und die denselben zu Grunde liegende Gesellschafterliste so wichtige Sicherungsmaßregeln für die Gesellschafter wie für die Gläubiger, daß der Entwurf in der Aufstellung einer Strafsanktion auch für die Einhaltung dieser Verpflichtungen den deutschen Reichsgesetze folgen zu müssen erachtet.

Endlich wird noch eine Strafsanktion gesetzt auf die Ausstellung verbotener Inhaber- oder Ordreurkunden, weil darin eine gefährliche Täuschung des großen Publikums gelegen sein kann.

Dagegen entfällt hier eine dem § 88 des Genossenschaftsgesetzes angepaßte Strafsanktion, weil die neue Gesellschaft hinsichtlich ihre Zwecke keiner Beschränkung unterliegen soll.

Die Konstruktion der einzelnen Vergehen und die darauf gesetzten Strafen stehen im Einklange mit der im Zuge befindlichen Strafrechtsreform.

Digitized by Google

Gegenüberstellung der Paragraphen des Entwurfes und des deutschen Reichsgesetzes, betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung.

Paragraph		Paragraph	
des Entwurfes	des deutschen Reichsgesetzes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung	des Entwurfes	des deutschen Reichsgesetzes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung
§ 1, Alinea 1	§ 1	§ 12	§ 10
Alinea 2	—	§ 13, 14	—
§ 2, Alinea 1	§ 7, Alinea 1	§ 15, Alinea 1, 2	§ 6
Alinea 2	§ 11	Alinea 3	—
§ 3	—	§ 16, Alinea 1, 2	§ 38
§ 4, Alinea 1	§ 3, Alinea 1	Alinea 3	—
Alinea 2	—	§ 17, Alinea 1	§ 39
Alinea 3	§ 2	Alinea 2	—
§ 5, Alinea 1, 2	§ 4	§ 18, Alinea 1, 2, 4	§ 35
Alinea 3, 4	—	Alinea 3	—
§ 6	§ 5	Alinea 5	§ 10, Alinea 2
§ 7, Alinea 1, 2	—	§ 19	§ 36
Alinea 3	§ 42, Alinea 1, Z. 2	§ 20	§ 37
§ 8, Alinea 1	§ 3, Alinea 2	§ 21	—
Alinea 2	—	§ 22, Alinea 1 bis 3	§ 41, Alinea 1 bis 3
§ 9	§ 8, Alinea 1, 3	Alinea 4	—
§ 10, Alinea 1	§ 7, Alinea 2	Alinea 5	§ 41, Alinea 4
Alinea 2	—	§ 23	—
Alinea 3	§ 8, Alinea 2	§ 24, Alinea 1, 2, 4 bis 6	§ 43
Alinea 4 bis 6	§ 9	Alinea 3	—
§ 11	—	§ 25, Alinea 1, 2, 4	—

Digitized by Google

Paragraph		Paragraph	
des Entwurfes	des deutschen Reichsgesetzes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung	des Entwurfes	des deutschen Reichsgesetzes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung
Alinea 3	§ 40	Alinea 2	§ 58, Alinea 1, Z. 1, 2
§ 26	§ 44	§ 50, Alinea 1, 2	§ 58, Alinea 1, Z. 3, 4
§ 27	—	Alinea 3, 4	—
§ 28 bis 32	§ 52	§ 51, 52	—
§ 33	§ 45, 48	§ 53	§ 12
§ 34	§ 46	§ 54	—
§ 35	§ 49	§ 55	§ 13
§ 36	§ 50, Alinea 1, 3	§ 56	—
§ 37, Alinea 1 bis 3	§ 51	§ 57, Alinea 1, 5	—
Alinea 4 bis 6	—	Alinea 2 bis 4	§ 19
§ 38	§ 47	§ 58	—
§ 39 bis 42	—	§ 5, Alinea 1	§ 20
§ 43, Alinea 1	§ 53, Alinea 1, 2	Alinea 2	—
Alinea 2	§ 54, Alinea 1, 3	§ 60	§ 21, Alinea 1, 2
§ 44, Alinea 1	§ 53, Alinea 2	§ 61	§ 22
Alinea 2, 3, 5	—	§ 62, Alinea 1, 2	§ 23
Alinea 4	§ 53, Alinea 3	Alinea 3 bis 5	—
§ 45	§ 54, Alinea 1, 2	§ 63, Alinea 1, 2	§ 24
§ 46, Alinea 1 bis 4	§ 54, Alinea 1, 2, 4	Alinea 3	—
Alinea 5, 6	§ 56, 57, Alinea 2, 4	§ 6	§ 21, Alinea 3
§ 47	§ 57, Alinea 1, 3	§ 65	§ 25
§ 48, Alinea 1, 2	—	§ 66	§ 26
Alinea 3	§ 58, Alinea 2	§ 67	§ 28
§ 49, Alinea 1	—	§ 68, Alinea 1 bis 4	§ 30, Alinea 2

Digitized by Google

Paragraph		Paragraph	
des Entwurfes	des deutschen Reichsgesetzes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung	des Entwurfes	des deutschen Reichsgesetzes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung
Alinea 5	§ 42, Alinea 1, Z. 3	§ 82. Alinea 1 bis 3	§ 66
§ 69, Alinea 1	§ 14	Alinea 4	§ 67, Alinea 3
Alinea 2	§ 15, Alinea 2	Alinea 5	—
Alinea 3, 4	—	§ 83, Alinea 1	§ 68, 70
§ 70, Alinea 1, 2	§ 15, Alinea 1, 3, 5	Alinea 2 bis 5	—
Alinea 3, 4	—	§ 84, Alinea 1	§ 65, Alinea 2
§ 71	§ 16	Alinea 2 bis 4	§ 72, 73
§ 72, Alinea 1 bis 4	§ 17	§ 85, Alinea 1	§ 71, Alinea 1
Alinea 5	—	Alinea 2	§ 69, Alinea 1
§ 73	§ 18	§ 86, Alinea 1, 2, 5	—
§ 74	§ 33	Alinea 3, 4	§ 74
§ 75, Alinea 1, 2	§ 30, Alinea 1, § 29	§ 87 bis 89	—
Alinea 3 bis 5	—	§ 90	§ 80
§ 76	§ 31, 32	§ 91	§ 80, Alinea 5
§ 77, Alinea 1, 2	§ 60	§ 92	§ 81, Alinea 1
Alinea 3	—	§ 93	§ 81, Alinea 2
§ 78	§ 63, 64	§ 94 bis 113	—
§ 79	§ 62	§ 114	§ 82, Z. 1, 2
§ 80	§ 75	§ 115	§ 82, Z. 3
§ 81, Alinea 1, 2	§ 65, Alinea 1	§ 116	§ 82
Alinea 3	—	§ 117, 118	—

Digitized by Google

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Industrierat.

Verhandlungen und Beschlüsse

des

Industrierates.

5. Heft.

Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung.

I.

Herausgegeben vom Bureau des Industrierates im k. k. Handelsministerium.

Wien 1905.

Im Kommissionsverlage der Manz'schen k. u. k. Hof-Verlags- und Universitäts-Buchhandlung,
I., Kohlmarkt 20.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorbemerkung 4

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 6. Sitzung der III. Abteilung des Industrierates vom 16. Oktober 1901 5

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 7. Sitzung der III. Abteilung des Industrierates vom 18. Juni 1902 7

Bericht der III. Abteilung über den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung 18

Übersicht über jene Bestimmungen der Gewerbeordnung und der zu derselben erflossenen Nachtragsgesetze und Verordnungen, deren Außerachtlassung nach der Gewerbeordnung einer Bestrafung unterliegt (Beilage zu dem Berichte der III. Abteilung) 76

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der VIII. Plenarsitzung vom 22. Dezember 1903 83

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der IX. Plenarsitzung vom 19. April 1904 83

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 2. Sitzung der II. Abteilung vom 3. Oktober 1904 92

Bericht der II. Abteilung über den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung 124

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 4. Sitzung der II. Abteilung vom 11. Februar 1905 193

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der X. Plenarsitzung vom 13. Februar 1905 198

Beschluß des Industrierates über den dem Industrierate im Jahre 1901 zur Begutachtung zugewiesenen Gesetzentwurf, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung 205

Anhang (Gesetzentwurf [2141 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, XVII. Session 1905] samt erläuternden Bemerkungen) 207

Digitized by Google

Vorbemerkung.

Die im vorliegenden Hefte veröffentlichten Verhandlungen und Beschlüsse des Industrierates, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung, haben jenen Gesetzentwurf zur Grundlage, welcher mit dem Erlasse des Handelsministeriums vom 8. August 1901, Z. 25428, den Handels- und Gewerbekammern und den politischen Landesstellen zur Begutachtung übergeben wurde. Dieser Gesetzentwurf wurde zunächst von der hiefür damals zuständigen III. Abteilung des Industrierates in Beratung gezogen. Der von dieser Abteilung in der VIII. Plenarsitzung vom 22. Dezember 1903 vorgelegte Bericht gelangte in derselben nicht zur Verhandlung und wurde neuerlich auf die Tagesordnung der IX. Plenarsitzung vom 19. April 1904 gesetzt. Da jedoch inzwischen der Industrierat und die Abteilungen neu zusammengesetzt worden waren, wurde im Plenum der Beschluß gefaßt, die ganze Angelegenheit der nunmehr kompetenten II. Abteilung zur neuerlichen Berichterstattung zuzuweisen. Diese Abteilung schloß ihren Bericht im Jänner 1905 ab.

Zur selben Zeit legte die Regierung dem Abgeordnetenhause einen neuen, die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung betreffenden Gesetzentwurf vor (siehe Anhang), zu welchem der Industrierat zunächst in der Sitzung der II. Abteilung vom 11. Februar 1905 Stellung nahm. Das Ergebnis der im Gegenstande gepflogenen Verhandlungen war, daß der Bericht der II. Abteilung in der X. Plenarsitzung vom 13. Februar 1905 genehmigt und zugleich dieser Abteilung der Auftrag erteilt wurde, über jene Bestimmungen, welche in die an zweiter Stelle erwähnte Gesetzesvorlage neu aufgenommen worden waren, ein Gutachten zu erstatten.

Wien, im April 1905.

Bureau des Industrierates.

Dr. Brosche.

Digitized by Google

1.

Auszug aus dem stenographischen Protokoll der 6. Sitzung der III. Abteilung vom 16. Oktober 1901.

Vorsitzender Kommerzialrat **Vetter:** Wir schreiten zum nächsten Punkte (4) der Tagesordnung: 4. Begutachtung der Regierungsvorlage, betreffend Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung. Referent ist Herr Reichsratsabgeordneter kaiserlicher Rat Kitschelt. Ich erteile dem Herrn Referenten das Wort.

Referent Reichsratsabgeordneter **Kitschelt:** Ich bin nicht in der Lage, schon heute einen Bericht zu erstatten, da ich erst mit Schreiben vom 2. Oktober mit der Erstattung des Referates betraut wurde. Wegen der Kürze der Zeit konnte ich bis heute der Aufforderung nicht nachkommen, ganz abgesehen davon, daß dieses Gesetz noch so wenig in der öffentlichen Diskussion steht, daß ich glaube, der Industrierat sollte nicht vorzeitig sein Votum darüber abgeben. Wir sollten uns vielmehr darauf beschränken, wenn möglich das letzte Wort in solchen Dingen zu sprechen, um vorher zu hören, wie sich die beteiligten Kreise dazu stellen.

Ich erlaube mir gleichzeitig zu bemerken, daß ich, wenn ich das nächste Mal über diese Novelle zur Gewerbeordnung referieren werde, gleichzeitig noch zwei andere Regierungsvorlagen in meinen Bericht und Antrag einbeziehen werde, weil sie mit den uns interessierenden Änderungen der Gewerbeordnung in Zusammenhang stehen, nämlich die Vorlage eines Gesetzentwurfes, betreffend Ergänzung und Abänderung der § 73, 92 und 104 der Gewerbeordnung (Hilfsarbeiter und kaufmännisches Hilfspersonal) sowie weiters die Vorlage, womit das Gesetz vom 16. Juni 1895, betreffend die Regelung der Sonn- und Feiertagsruhe in Gewerbebetrieben, teilweise abgeändert und ergänzt wird. Diese letzteren Vorlagen bieten dem Industrierate gewiß Veranlassung, sich mit denselben zu beschäftigen und ich werde über dieselben im Zusammenhange mit der uns zur Begutachtung zugewiesenen Novelle zur Gewerbeordnung referieren.

Ministerialsekretär Dr. **Karmiński:** Ich habe der geehrten Abteilung zur Kenntnis zu bringen, daß Seine Exzellenz der Herr Handelsminister als Vorsitzender des Industrierates, gelegentlich der Zuweisung der vorbezeichneten Gesetzesnovelle zur Begutachtung an den Industrierat gemäß § 8, Alinea 3 der Geschäftsordnung, den Herrn Reichsratsabgeordneten kaiserlichen Rat Kitschelt vorbehaltlich der Genehmigung der Abteilung laut Verfügung vom 2. Oktober 1901, Z. 49044, zum Referenten über diesen der III. Abteilung zugewiesenen Gegenstand bestellt hat. Es steht nunmehr der Abteilung zu, diese Bestellung zu genehmigen.

Vorsitzender: Meine Herren! Ich glaube, daß wir einstimmig unserer Genugtuung Ausdruck geben, daß Herr Kitschelt dieses Referat übernommen hat. *(Zustimmung.)*

Ministerialsekretär Dr. **Karmiński:** In gleicher Weise hat Seine Exzellenz der Herr Handelsminister als Vorsitzender des Industrierates unterm 2. Oktober 1901, Z. 49050 aus denselben Erwägungen gemäß § 8, Alinea 3 der Geschäftsordnung, das einberufene Ersatzmitglied Herrn kaiserlichen Rat Scheffstel zum Referenten über die dem Industrierate zur Begutachtung zugewiesene Regierungsvorlage, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Vorschriften über die Eintragungen in das Handels- und Genossenschaftsregister bestellt. Auch diese präsidielle Referentenbestellung unterliegt geschäftsordnungsmäßig der nachträglichen Genehmigung der Abteilung.

Vorsitzender: Ich glaube, dasselbe, was ich bezüglich des früheren Referates gesagt habe, gilt auch für dieses. *(Zustimmung.)*

Mitglied **Singer:** Ich möchte bezüglich des Referates des Herrn Abgeordneten Kitschelt mir

Digitized by Google

einen Antrag erlauben. Wir werden voraussichtlich demnächst eine Plenarversammlung haben. Vorher die Abteilung nur wegen dieses Referates einzuberufen, wird vielleicht Schwierigkeit haben; diese Angelegenheit wieder zu vertagen, bis die Abteilung nach der Plenarversammlung wieder zusammentritt, könnte dazu führen, daß wir mit unserem Gutachten post festum kämen. Ich möchte daher den Antrag respektive die Anfrage stellen, ob es nicht möglich wäre, den Herrn Abgeordneten Kitschelt zu ermächtigen, das Referat, vorausgesetzt, daß er es bis dahin fertig hat, direkt dem Plenum zu erstatten.

Vorsitzender: Herr Singer beantragt zwecks rascher Erledigung der Angelegenheit, daß Herr Abgeordneter Kitschelt das Referat ohne vorherige Beratung direkt vor das Plenum bringe. Da muß man zuerst Herrn Kitschelt fragen, ob er in der Lage ist, bis zur voraussichtlich nächsten Plenarsitzung, also ungefähr bis Mitte November, das Referat fertig zu stellen. Wenn er sich hiezu bereit erklärt, würde ich die Abteilung im Sinne des Antrages Singer befragen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter **Kitschelt:** Ich kann das mit Bestimmtheit nicht versprechen, und zwar schon deswegen nicht, weil ich warten muß, bis die Äußerungen der verschiedenen Korporationen eingelaufen sind. Bis jetzt habe ich noch kein Material und es scheint mir notwendig, zu hören, wie die Körperschaften sich dazu stellen, namentlich bezüglich des Verbotes des Maßnehmens für Schuhwarenhändler und Kleiderhändler. Dann muß ich doch die verschiedenen Kreise gehört haben, ehe ich dem verehrlichen Industrierate einen Vorschlag unterbreite, weil wir doch wollen müssen, daß unsere Beschlüsse auch Gewicht haben. Es liegt auch im Interesse der Mitglieder des Industrierates, daß ein solches Votum reiflich erwogen werde. Vielleicht wird in der Zwischenzeit das Material einlaufen und da werde ich natürlich den Bericht erstatten.

Vorsitzender: Nachdem Herr Kitschelt für den Fall der Möglichkeit des Fertigwerdens sich bereit erklärt, das Referat im Plenum zu erstatten, möchte ich proponieren, die Zustimmung zu erteilen, daß diese Frage auf dem Wege des Einvernehmens zwischen dem Herrn Referenten und dem Bureau des Industrierates erledigt werde. *(Zustimmung.)*

Mitglied **Regenhart:** Es drängt ja nicht, es kann ja nach einigen Monaten geschehen!

Ministerialsekretär Dr. **Karmiński:** Nach einigen Monaten, das wäre wohl etwas zu spät, da es leicht möglich ist, daß diese Vorlagen — von den vom Herrn Abgeordneten Kitschelt erwähnten ist dies sogar sehr wahrscheinlich — dem Reichsrate unterbreitet werden, ehe der Industrierat das beabsichtigte Gutachten erstatten könnte.

Vorsitzender: Ich glaube, daß wir das ganz gut machen können, daß wir von der Vorberatung in der Abteilung bezüglich dieser Gewerbenovelle absehen.

Ministerialsekretär Dr. **Karmiński:** Vom Standpunkte der Geschäftsordnung würde ein Hindernis wohl nicht bestehen. Nach den Bestimmungen der Geschäftsordnung ist der Gegenstand in der Abteilung zu behandeln und von derselben ein Referent zu bestellen. Das hat die Abteilung getan und es stünde derselben auch zu, denselben eventuell zu ermächtigen beziehungsweise anzuweisen, den Bericht direkt im Plenum zu erstatten. Vom Standpunkte der Geschäftsordnung dürfte ein Hindernis wohl nicht bestehen.

Vorsitzender: Ich glaube, wir bleiben bei dem Beschlusse, daß wir dem im Prinzipe zustimmen und daß diese Angelegenheit zwischen dem Referenten und dem Bureau ausgetragen werde. *(Zustimmung.)*

Digitized by Google

2.

Auszug aus dem stenographischen Protokoll der 7. Sitzung der III. Abteilung vom 18. Juni 1902.

Referent Reichsratsabgeordneter **Kitschelt:** Nun erlaube ich mir zur Besprechung der größeren Novelle überzugehen, die gegenwärtig bei den meisten Kammern in Beratung steht und worüber die Gutachten noch nicht erstattet sind. Hier werden eine Reihe von Änderungen der bestehenden Gewerbeordnung vorgeschlagen, und zwar auf Grund der Erfahrungen, welche bei der Handhabung des geltenden Gesetzes gemacht worden sind. Die oft sehr weitgehenden Wünsche, welche auf verschiedenen Gewerbetagen ausgesprochen worden sind, werden hier allerdings nur zum geringen Teile berücksichtigt. Diese Vorschläge dürften daher auch bei dem größten Teile der Genossenschaften auf Widerspruch stoßen und wahrscheinlich auch im Gewerbeausschusse des Abgeordnetenhauses zu lebhaften Diskussionen Anlaß geben.

Ich glaube, wir können uns vorläufig damit bescheiden, an diesen Vorschlägen der Regierung Kritik zu üben; wir werden ja dann sehen, welche Wünsche von Seite derjenigen, die durch dieses Gesetz betroffen werden, ausgesprochen werden. Wenn dieselben bis zu dem Zeitpunkte, wo das schriftliche Referat erstattet werden wird, vorliegen, dann werden sie ebenso wie die eingelangten Gutachten in demselben die entsprechende Berücksichtigung finden.

Die erste Änderung betrifft den § 12, Absatz 3, welcher nun lauten soll *(liest)*:

„Zwei oder mehrere Gewerbe dürfen in eine Anmeldung nicht zusammengefaßt werden."

Es besteht jetzt zwar eine ähnliche Bestimmung, aber mit der Einschränkung: „wenn sie wesentlich verschieden sind." Darin läge eine wesentliche Verteuerung der Anmeldung von Gewerben, namentlich auf dem Lande, wo meist mehr als ein Gewerbe von einer Person betrieben wird. Ich weiß nicht, ob es so dringend ist, eine solche Abänderung zu treffen, die eigentlich nur im Interesse des Fiskus zu liegen scheint, da ja der Anmeldungsstempel um so öfter entrichtet werden muß. Mehrere wesentlich verschiedene Gewerbe dürfen auch jetzt nicht unter einem angemeldet werden. Warum man aber nicht zweierlei Handelsgewerbe zugleich anmelden können soll, ist mir nicht klar. Das wird einfach dazu führen, daß jeder den Gemischtwarenverschleiß anmelden wird, dann kann er alles führen und braucht nur einmal den Stempel zu zahlen. Ich glaube aber nicht, daß das gerade wünschenswert ist.

Ich meine also, daß es doch wohl noch der Erwägung bedarf, ob sich die praktische Notwendigkeit ergeben hat, eine solche Änderung vorzunehmen. Mir ist davon nichts bekannt.

Allerdings dürfte dies für die Anlage des Gewerbekatasters und für administrative Manipulationen recht zweckmäßig sein, aber schließlich ist doch die Gewerbewelt nicht dazu da, um den Beamten die Geschäfte zu erleichtern. Auf diesen Standpunkt darf man sich um so weniger stellen, als dies zumeist arme Leute auf dem Lande betrifft, denen dieser Mehrstempel wehe tun würde. Ich glaube daher, daß man nicht ohneweiters auf diese Änderung eingehen sollte.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich mein Bedauern darüber aussprechen, daß uns alle diese Gesetzentwürfe ohne jeden Motivenbericht seitens der Regierung vorgelegt werden. Man sollte doch auch die Gründe kennen, welche die Regierung zu diesen Änderungen veranlassen. In Zukunft sollten doch solche umfangreiche Vorlagen etwas motiviert werden, weil dies das Verständnis erleichtert und manche Zweifel, die sich sonst einstellen, von vornherein behoben werden.

Mitglied **Ulbricht:** Ich bin ganz damit einverstanden, daß zwei Gewerbe zugleich nicht angemeldet werden sollen. Wir haben zum Beispiel am Lande Fleischer- und Selchergewerbe. Wenn diese beiden unter einem angemeldet werden, dann müßte der betreffende Fleischer auch für das Selchergewerbe Steuer bezahlen. Dasselbe gilt auch von einem Gastwirte, der einen Omnibus hält. Der müßte das Fuhrwerksgewerbe separat anmelden.

Zu gleicher Zeit möchte ich mir erlauben, eine Angelegenheit zu besprechen, obwohl sie in dieses Gesetz nicht hineingehört. Es handelt sich um die Ordnung in einer großen Genossenschaft, in der Genossenschaft der Gastwirte. Diese strebt den Befähigungsnachweis an. Es mag in großen Städten dies nicht so der Fall sein, aber in kleinen und mittleren Orten sind der dritte oder vierte Teil jener Personen, welche Gastwirtskonzessionen erlangen, solche, welche das Gastwirtgeschäft nicht erlernt haben. Dadurch werden jene, welche ihr Gewerbe erlernt haben, von der Ausübung ihres Geschäftes ausgeschlossen, da für Neukreierung von Gasthäusern keine Notwendigkeit vorhanden ist. Außerdem ist das Material, welches solche Konzessionen anstrebt, gewöhnlich ein minderes, verkrachte Existenzen, welche sich noch gut

Digitized by Google

genug fühlen, Wirte zu werden. Das Fazit ist, daß diese Leute das Geschäft nicht so betreiben können, um auf solider Basis vorwärts zu kommen, das Fazit ist das Prostitutionswesen und wie Pilze wachsen in kleineren Städten diese Prostitutionsstätten aus der Erde. Es wäre notwendig, daß hier Wandel geschaffen werde und ich möchte die Regierung bitten, die gewiß berechtigten Wünsche der Gastwirte möglichst zu berücksichtigen.

Vorsitzender Kommerzialrat **Vetter:** Dieser Antrag des unmittelbaren Herrn Vorredners paßt, offen gestanden, nicht in den Rahmen des Industrierates; ich glaube, die hohe Regierung wird diese Anregung zur Kenntnis nehmen, jedenfalls wäre sie separat zu behandeln.

Mitglied **Regenhart:** Ich möchte an den Herrn nur die Frage richten, wie er sich diesen Befähigungsnachweis überhaupt denkt.

Ersatzmitglied kaiserlicher Rat **Schefftel:** Der Herr Referent spricht sich gegen diese Abänderung und für Beibehaltung des alten Textes aus.

Vorsitzender: Ich bringe den Antrag des Herrn Referenten zur Abstimmung. *(Nach Abstimmung:)* Angenommen.

Referent: Ich möchte mir nur bezüglich der Anregung wegen des Befähigungsnachweises im Gastgewerbe einige Bemerkungen erlauben. In der Vorlage kommt in dieser Richtung nichts vor, aber ich glaube, daß es doch eine prinzipielle Frage ist und wir müssen uns daher überlegen, ob sich der Industrierat auf solche Fragen einlassen soll, da doch, wie ich glaube, kein Mitglied dem Gastwirtegewerbe angehört und es ist doch schwer, über diese Sache, die nicht einfacher Natur ist, hier Anträge zu stellen, wenn gar niemand hier ist, der als Fachmann auftreten kann. Ich glaube, wenn der Industrierat auch Propositionen machen würde, so würde man, selbst wenn sie gut sind, wenig Wert darauf legen, weil man sagen würde, in dieser Körperschaft sind die Fachleute nicht vertreten. Ich halte es daher für gut, diese Sache nicht zur Sprache zu bringen und keine Anträge zu stellen, weil das Forum nicht das richtige ist.

Es wurden diesbezüglich auch in der Handelskammer Anträge gestellt, die Sache ist aber eine ziemlich schwierige, weil man die Konstruktion des Befähigungsnachweises nicht gut fassen kann. Denn darüber, wer Wirt werden soll, sind sich die Fachleute nicht einig. Nur der Kellner? Das geht nicht, weil oft die Köchin die Seele des Geschäftes ist. Diese Sachen sind komplizierter, als man für den Anfang meint und deshalb glaube ich, sollte der Industrierat auf diese Angelegenheit nicht eingehen.

Ich glaube nun zum nächsten Paragraphen, zu § 14 übergehen zu können, welcher die Bestimmungen über den Befähigungsnachweis enthält, welche verschiedene Ergänzungen erfahren sollen. Ich werde hier nur das Wesentliche hervorheben. Da ist vor allem eine Bestimmung:

Bisher waren gewisse Unterrichtsanstalten, in welchen neben der theoretischen Unterweisung auch eine praktische Ausbildung stattgefunden hat, vom Ministerium in der Richtung begünstigt, daß Zeugnisse über den gut zurückgelegten Besuch als Befähigungsnachweis zum Antritte bestimmter Gewerbe, welche der Schule entsprechen, gegolten haben.

Diese Begünstigung soll eine Einschränkung dahin erfahren, daß außer dem Besuche dieser Schule noch mindestens eine einjährige Praxis für den Befähigungsnachweis erfordert wird, ein Wunsch, den die Wiener Kammer immer vertreten hat, weil die Gewerbetreibenden vielleicht mit Recht sagen, in der Schule allein könne man eine wirkliche Praxis nicht erlangen. Da außerdem das Alter, in welchem solche Unterrichtsanstalten absolviert werden, meistens um das 18. Jahr herum ist, wo der Betreffende ohnehin noch nicht berechtigt ist, ein Gewerbe selbständig anzufangen, weil hiezu die Großjährigkeit erforderlich ist, so dürfte diese Forderung, daß ein Jahr Praxis festgesetzt werde, berechtigt erscheinen und ich glaube, man kann sich dem ohneweiters anschließen.

Vorsitzender: Sind die Herren hiemit einverstanden? *(Zustimmung.)* Angenommen.

Referent: Ferner wird bestimmt *(liest)*:

„Sofern dem Heere, der Kriegsmarine oder der Landwehr angehörige Personen während ihrer Präsenzdienstleistung ausschließlich zu bestimmten, im Heere und in der Landwehr vorkommenden gewerblichen Verrichtungen, welche den Gegenstand von handwerksmäßigen Gewerben ausmachen, verwendet werden, ist diese Zeit der Verwendung als Gehilfe in dem betreffenden handwerksmäßigen Gewerbe gleichzuhalten. Der gleiche Anspruch kommt Landsturmpersonen unter denselben Voraussetzungen rücksichtlich ihrer aktiven Dienstleistung zu. Die Vorschriften bezüglich der Ausstellung der den Arbeitszeugnissen gleichzuhaltenden Zertifikate über diese Verwendung werden im Verordnungswege erlassen."

Digitized by Google

Diese Bestimmung wird von verschiedenen Genossenschaften angefochten, allein ich glaube, es liegt darin immerhin ein Moment der Gerechtigkeit. Denn im Heere werden nur solche Leute zu einem Gewerbe verwendet, welche dasselbe schon erlernt haben und daher kann man die Jahre, die einer dort verbringt, als zur Arbeit verwendet rechnen. Obgleich den Bestimmungen der Gewerbeordnung, daß er diese Jahre in einem Gewerbe oder in einem Fabriksbetriebe verbracht haben muß, nominell nicht entsprochen wird, glaube ich, daß man sich dem ohneweiters anschließen kann.

Vorsitzender: Stimmen die Herren dem Antrage des Referenten zu? *(Zustimmung.)* Angenommen.

Referent: Dann ist noch eine weitere Bestimmung, die den Antritt eines gemeiniglich von Frauen betriebenen handwerksmäßigen Gewerbes betrifft.

Da ist jetzt die Bestimmung, daß es der freien Würdigung der Gewerbebehörde überlassen bleibt, wie der Befähigungsnachweis erbracht wird. Da wird nun eine Beschränkung in der Richtung proponiert, daß bei Anmeldung des Kleidermachergewerbes durch Frauen in jedem Falle der Nachweis der ordnungsmäßigen Beendigung des Lehrverhältnisses zu erbringen ist und nur eine Ausnahme in der Weise vorgeschlagen, daß im Verordnungswege durch den Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister für Kultus und Unterricht verfügt werden kann, daß dieser Nachweis durch ein Zeugnis über den mit Erfolg zurückgelegten Besuch bestimmter gewerblicher Unterrichtsanstalten, in welchen eine praktische Unterweisung und sachgemäße Ausbildung im Kleidermachergewerbe erfolgt, ganz oder teilweise ersetzt werden kann.

Damit wird einem vielfach geäußerten Wunsche der Kleidermacher Rechnung getragen. Ich glaube, daß man diesen Wunsch nicht als einen ungerechtfertigten ansehen und daß man dem Antrage zustimmen kann.

Mitglied **Chadima:** In Gewerbekreisen besteht einfach der Wunsch, daß die Lehrzeit und die Arbeitszeit als Gehilfe gesetzlich bestimmt werden, und zwar daß sie auf acht Jahre ausgedehnt werden. Hier soll aber alles dem Verordnungswege überlassen werden. Ich bemerke noch, daß diejenigen, die an einer solchen Schule ausgebildet werden, auch wenn sie theoretisch noch so gut ausgebildet sind, wenn sie in das Gewerbe eintreten, noch längere Zeit brauchen, um es in allen seinen Teilen kennen zu lernen.

Referent: Gegenwärtig ist eine zweijährige Lehrzeit und eine zweijährige Arbeitszeit als Gehilfe festgesetzt. Ich glaube nicht, daß es sich empfehlen würde, diese Ziffern zu verdoppeln. Ich halte die Vorschläge der Regierung, die auf Grund einer langjährigen Erfahrung gemacht worden sind, für ganz entsprechend.

Wenn für die Absolventen einer gewerblichen Unterrichtsanstalt hier bloß ein Jahr festgesetzt wird, so wird es meiner Meinung nach in Wirklichkeit ja sehr selten bei diesem einen Jahre sein Bewenden haben, sondern diese Schüler werden zumeist noch eine längere Praxis durchmachen.

Maßgebend für die Fixierung des Zeitraumes von wenigstens einem Jahre war die Erwägung, daß jemand nicht ohne praktische Ausbildung zum Antritt eines Gewerbes berechtigt sein soll. Wenn er nach seiner theoretischen Ausbildung noch ein Jahr Praxis hat, so kann das unter Umständen als genügend angesehen werden, weil ja in der Regel die praktische Ausbildung eine längere sein wird, und zwar schon aus dem Grunde, weil die Leute in dem Alter von 19 oder 20 Jahren ja sehr selten ein Gewerbe antreten.

Ich glaube also, daß man ganz gut bei dem Antrage der Regierung bleiben kann.

Vorsitzender: Der Herr Referent beantragt, dem Antrage der Regierung die Zustimmung zu erteilen. Ich ersuche jene Herren, welche dem Antrage zustimmen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Angenommen.

Referent: § 14 a. Hier wird im Gegensatze zu den gegenwärtigen Bestimmungen vorgeschlagen *(liest:)*

„Wenn eine offene Handelsgesellschaft ein handwerksmäßiges Gewerbe anmeldet, so hat mindestens ein Gesellschafter, welcher die Gesellschaft zu vertreten befugt ist, den für das betreffende Gewerbe erforderlichen Befähigungsnachweis zu erbringen. Diese Voraussetzung muß auch bei dem ferneren Betriebe des handwerksmäßigen Gewerbes durch eine offene Handelsgesellschaft mindestens bezüglich eines zur Vertretung der Gesellschaft befugten Gesellschafters jederzeit zutreffen.

Das Gleiche gilt bei Kommanditgesellschaften von jenen persönlich haftenden Gesellschaften, welche die Gesellschaft zu vertreten berufen sind."

Es hat sich in der Praxis wiederholt der Fall herausgestellt, daß eine offene Handelsgesellschaft ein handwerksmäßiges Gewerbe betrieb, wobei einer der Gesellschafter den Befähigungsnachweis hatte. Nach dem Tode oder dem Austritte dieses Gesellschafters

Digitized by Google

hat sich der verbleibende Gesellschafter, der den Befähigungsnachweis nicht hatte, mit einem anderen assoziiert, der auch keinen Befähigungsnachweis hatte. Das war nach den Bestimmungen des Handelsgesetzes nicht zu verhindern. Es trat aber da die Erscheinung zu Tage, daß ein handwerksmäßiges Gewerbe von einer offenen Handelsgesellschaft betrieben wurde, wobei keiner der Gesellschafter den Befähigungsnachweis hatte.

Es wurde der Wunsch geäußert, daß in dieser Richtung Abhilfe geschaffen werden möge. Das Gutachten des Wiener Magistrates geht dahin, daß alle Genossenschafter den Befähigungsnachweis zu erbringen haben. *(Widerspruch.)* Es liegt auf der Hand, daß eine solche Bestimmung geradezu schädlich wäre, denn es ist klar, daß sich zwei Handwerker nie assoziieren werden, sondern es tritt immer ein Handwerker mit einem Kaufmann oder einem anderen, der Kapital hat, zusammen. Zwei Schuhmacher, die beide kein Kapital haben, werden sich nicht assoziieren. Ich glaube daher, daß der Antrag der Regierung, der sich auch auf die Kommanditgesellschaften erstreckt, als ganz zweckmäßig angesehen werden kann, und ich würde demselben vollständig beitreten.

Mitglied Reichsratsabgeordneter **Hanisch:** Ich kann mich absolut nicht für diesen Paragraphen aussprechen und wundere mich nur, daß der Herr Referent dafür eingetreten ist. Immer sind es die Handelsgesellschaften, auf denen herumgetreten wird. Mit dem Gebührenäquivalent verhält es sich geradeso. Wenn man eine solche Bestimmung trifft, dann müßte sie auch für die Aktiengesellschaften gelten. Sie unterbinden dadurch die Beteiligung des Kapitals vollständig. Wenn zwei, drei Personen sich zum Betriebe eines handwerksmäßigen Gewerbes verbinden, die alle von dem Gewerbe praktisch nichts verstehen, und einen befähigten Arbeiter an die Spitze stellen, so erblicke ich darin kein Hindernis, daß diese Leute das Gewerbe ordnungsmäßig ausüben können. Binden sie die Industrie nicht in der Weise, wie es heute fast zur Mode geworden ist. Meinetwegen soll bestimmt werden, daß die Leute verpflichtet sind, einen tüchtigen Meister anzustellen, der das Gewerbe vollkommen versteht, aber daß ein Gesellschafter es absolut verstehen muß, scheint mir nicht notwendig zu sein. Es gibt allerdings Handelsgesellschaften, wo von vornherein einer der Compagnons das Gewerbe verstehen muß; das sind aber Ausnahmen und im allgemeinen sollte man das nicht festsetzen.

Ersatzmitglied kaiserlicher Rat **Schefstel:** Ich schließe mich ganz dem geehrten Herrn Vorredner an. Durch unsere ganze gewerbliche Gesetzgebung geht ein rückschrittlicher Zug. Bis jetzt konnte zum Beispiel ein Fachmann für eine solche Handelsgesellschaft engagiert werden. Der war aber immer der Untergebene. Sobald er nun zum offenen Gesellschafter gemacht wird und gemacht werden muß, sind Sie gar nicht mehr im stande, einem solchen Gesellschafter die Vertretungsbefugnisse im Vertragswege zu entziehen, er kann sich derselben auch freiwillig nicht begeben.

Das ist im Gesetzgebungswege schlau hintergangen. Es heißt, er muß zur Vertretung befugt sein, er muß zu gleichen Rechten in die Handelsgesellschaft eintreten, wie derjenige, welcher das Kapital hergibt. Die Folge davon ist, daß eine derartige Assoziation nicht mehr zu stande kommen wird und kann. Ich bin der Ansicht des Herrn Abgeordneten Hanisch, daß der Industrierat sich nicht für den § 14 in dieser Fassung aussprechen kann. Vergessen wir nicht, wenn die Industrie sich mit der Produktion von verschiedenen Stoffen befaßt und befassen muß, sie die Distribution, den Vertrieb dieser Stoffe in diesen Gesellschaftsformen suchen muß. Die Tuchfabrikanten brauchen diese Zwischenhand, den Konfektionär. Die Industrie hat kein Interesse, hier eine derartige Bindung durchführen zu lassen, daß man sich dann auf diesem Gebiete nicht mehr so frei bewegen kann, und wenn der Handwerkerstand ein Interesse daran hat, muß er bekennen, daß dieses Interesse legitim nicht berechtigt erscheint, denn wenn jemand, der sein Handwerk gelernt hat, dasselbe in bevorzugter Stellung, die ihm eingeräumt werden muß und wird, weil er zu diesem Zwecke engagiert ist, weil er die fachmännische Vertretung dieser Gesellschaft durchführt, ausüben kann, so hat er ohnedies eine respektable Stellung erreicht. Es ist nicht notwendig, daß gleichzeitig seine Befugnisse derartig erweitert werden, daß er mit demjenigen, der den kommerziellen Vertrieb besorgt und der vielleicht mehr der Geist des Geschäftes ist und der spiritus rector auch in dem Geschäfte sein wird und sein muß, das vollkommene Recht auch nach außen hin teilt und die Befugnis zur Vertretung erhält.

Die Industrie hat kein Interesse an diesem Paragraphen, und da wir ein Industrierat sind, sehe ich nicht ein, warum wir uns selbst strangulieren sollen. Ich spreche mich auch gegen den § 14 aus.

Mitglied **Regenhart:** Ich habe den Paragraphen an sich nur für handwerksmäßige Gewerbe aufgefaßt, die können unmöglich auf die Industrie herübergreifen; denn in dem Momente, wo es ein Fabriksbetrieb ist, scheint mir das doch ausgeschlossen. So verstehe ich das. *(Widerspruch.)* Es kann doch ein handwerksmäßiges Gewerbe auch auf einer offenen Handelsgesellschaft basiert sein. Gewöhnlich erfolgt die Bildung solcher Gesellschaften aus dem kommerziellen Betrieb, und unsere meisten Industrien sind dadurch entstanden, daß der betreffende

Digitized by Google

Kaufmann sich sukzessive zu seiner Fabrikation ein Gewerbe eingerichtet hat, und dem kann es doch nicht passen, wo er doch der eigentliche Urheber ist, einem wildfremden Menschen die gleichen Rechte einzuräumen, die er hat. Von diesem Standpunkte aus kann ich den Ausführungen der beiden Herren Vorredner nur beistimmen, daß wir vom industriellen Standpunkte eine Änderung des Paragraphen nicht gutheißen und befürworten können.

Mitglied **Ulbricht:** Ich habe mich außerordentlich über die Annahme gewundert, daß die Fabriksbetriebe dadurch tangiert werden sollen. Ich nehme nur an handwerksmäßige Gewerbe, nicht Fabriksbetriebe, kleine Gewerbe, die unter 20 Arbeiter beschäftigen.' *(Widerspruch.)*

Ministerialsekretär Dr. Ritter v. **Fries:** Ich erlaube mir darauf aufmerksam zu machen, daß hier ein Mißverständnis vorliegen dürfte. Herr kaiserlicher Rat Scheffstel hat nur gemeint, es sei diese Bestimmung insoferne für die Großindustrie von Bedeutung, weil die Großindustrie eventuell diese Kombination, dieses Zwischenglied braucht. § 14 a bezieht sich aber selbstverständlich nur auf handwerksmäßige Gewerbe, fabriksmäßige Betriebe sind nicht getroffen. Der Herr kaiserliche Rat meint, daß auch das nicht im Interesse der Industrie gelegen sei.

Mitglied **Regenhart:** Ich möchte an den Herrn Vertreter des Ministeriums des Innern eine Frage richten. Es wird zum Beispiel ein Stoff erzeugt, dieser wird in der Fabrik vernäht, und das Produkt wird hinausgegeben und als vernähtes Produkt verkauft. Ist nun eine derartige Nähanstalt, die mit der Fabrik vereinigt ist, ein handwerksmäßiges Gewerbe?

Ministerialsekretär Dr. Ritter v. **Fries:** Ich glaube nicht.

Mitglied **Regenhart:** Das ist aber leider hier nicht präzise ausgesprochen. Diese Scheidung auszusprechen, sind wir hier, glaube ich, berufen, indem wir sagen, wir Industrielle wollen diese Beschränkung unseres Betriebes nicht haben. Sobald ein derartiges handwerksmäßiges Gewerbe verbunden ist, kann auch nicht ein Gewerbeschein gefordert werden, denn das ist nichts anderes, als eine Verbesserung meines Produktes. Das ist geradeso, wie wenn ich eine Schlosser-, eine Tischlerwerkstätte u. dgl. in meiner Fabrik habe, das ist, sobald ich nicht für Fremde arbeite, nichts anderes, als eine für mein Produkt notwendige Beihilfe. Aus diesem Grunde habe ich keinen Gewerbeschein hiefür und brauche ihn auch nicht. Von diesem Standpunkte aus habe ich diesem Paragraphen nicht die Bedeutung zugemessen, wie die anderen Herren, aber es wäre nach meiner Ansicht wünschenswert, daß wir doch dagegen Stellung nehmen, damit später nicht auf unsere Industrie übergegriffen wird, und dies der einzige Standpunkt, den ich hier vertreten muß, damit Zweifel nicht obwalten können.

Ersatzmitglied kaiserlicher Rat **Scheffstel:** Ich stimme den Ausführungen des Herrn Regenhart bei, daß der erste Schutz dem eigenen Hause gilt. Ich habe mir aber erlaubt, das Augenmerk darauf hinzulenken, daß mit dieser Bestimmung das Gewerbe, welches das Fabrikat der Industrie unter Umständen umformt und in den Handel bringt, auf eine gewisse Art gedrosselt wird, und daß ich mich infolge der Rückwirkung, welche aus der Drosselung dieser Betriebe hervorgeht, als Industrieller dagegen sträube, daß jemand, der kommerziell gebildet und fähig genug ist, in die Distribution unserer Produkte einzutreten, dann, um das tun zu können, wenn er hiezu einen Gehilfen, der das Handwerk gelernt hat, braucht, ihm gleichzeitig das Recht der Firmavertretung einräumen muß. Darin erblicke ich eine Drosselung der Güterbewegung, und wegen dieser Rückwirkung spreche ich mich dagegen aus, weil ich wünsche, daß nicht nur unseren Häusern gedient sei, sondern weil ich die Freiheit der Bewegung in unserem gemeinsamen Interesse allen zugewendet wissen will, und diese reaktionäre Gesetzgebung von meinem Standpunkte nicht gutheißen kann. Denn es werden uns alle diese Sachen gedrosselt werden, und wir werden weniger produzieren können, weil wir weniger verkaufen können.

Mitglied **Ulbricht:** Ich komme wieder darauf zurück, daß diese Tendenz gar nicht im Sinne dieses Paragraphen liegt. Wenn Herr Regenhart anführte, daß in einer Fabrik oft eine Schlosserwerkstätte ꝛc. ist, so glaube ich, daß, wenn eine Fabrik die nötigen Reparaturen und Arbeiten selbst macht, vom genossenschaftlichen Standpunkte dagegen nie eine Einwendung gemacht wurde. Wenn aber verlangt wird, daß solche Werkstätten nicht berechtigt sind, Lehrlinge heranzubilden, so könnten damit auch die Fabriken einverstanden sein, da diese Lehrlinge doch bei der Genossenschaft weder angemeldet noch freigesprochen werden können, weil die Fabrik keiner Genossenschaft angehört.

Referent: Ich glaube, die Sache ist eigentlich sehr klar. Es sind hier zwei verschiedene Standpunkte geltend gemacht worden. Der Herr Abgeordnete Hanisch vertritt den Standpunkt, daß eine offene Handelsgesellschaft ein handwerksmäßiges Gewerbe soll betreiben dürfen, auch ohne daß irgend einer der Gesellschafter den Befähigungsnachweis besitzt.

Digitized by Google

Das war bisher nicht und das wäre daher ein Novum.

Das, was Herr kaiserlicher Rat Scheffitel sagte, deckt sich vollständig mit meiner Auffassung. Ich habe nämlich übersehen, zu bemerken, daß der Zwischensatz „welcher die Gesellschaft zu vertreten befugt ist" wegbleiben soll. *(Rufe: Ah so! Das ist etwas anderes!)* Auf fabriksmäßige Unternehmungen hat das überhaupt keinen Bezug, weil für diese der Befähigungsnachweis nicht erforderlich ist. Wenn jemand ein handwerksmäßiges Gewerbe ausübt, muß er den Befähigungsnachweis erbringen, ob er nun einzeln auftritt oder in einer Handelsgesellschaft. Die Forderung, daß er die Gesellschaft zu vertreten befugt sein muß, halte ich aber für überflüssig. Dagegen hat sich auch die Wiener Handelskammer ausgesprochen. Es kann ja der Betreffende, der den Befähigungsnachweis hat und der sich mit einem Kapitalisten verbindet, ein ganz tüchtiger Mensch, aber doch nicht befähigt sein, die Gesellschaft zu vertreten, weil er zu wenig kaufmännisch ausgebildet ist. Mir scheint es ganz gut denkbar, daß er von der Vertretungsbefugnis ausgeschlossen sein soll. Dadurch, daß er die Gesellschaft nicht vertritt, wird den anderen ja nicht geschadet. Das ist übrigens eine interne Sache, auf die die Gesetzgebung keinen Einfluß nehmen soll. Ich hätte daher selbst beantragt, daß diese Worte zu streichen sind.

Mitglied **Chadima:** Ich glaube, daß durch die vorliegende Fassung des Paragraphen den Wünschen der Gewerbetreibenden entgegengekommen wird und würde bitten, derselben zuzustimmen.

Vorsitzender: Ich ersuche jene Herren, welche den § 14 a mit Auslassung der Worte: „welcher die Gesellschaft zu vertreten befugt ist" zustimmen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)*

Ich bitte um die Gegenprobe. *(Nach einer Pause:)* Ist mit allen gegen eine Stimme angenommen.

Referent: § 14 d. Hier wird verlangt:

„Die Gewerbebehörde hat vor Ausfertigung des Gewerbescheines für ein handwerksmäßiges Gewerbe, wenn ihr die zweifellose Stichhältigkeit des beigebrachten Nachweises der Befähigung nicht genügend dargetan erscheint, von der betreffenden Genossenschaft ein Gutachten hierüber einzuholen. Wenn das Gutachten der Genossenschaft binnen 14 Tagen nach Zustellung des Auftrages nicht erstattet worden ist, hat die Gewerbebehörde ohne Bedachtnahme auf ein später einlangendes Gutachten mit der Entscheidung vorzugehen."

Ich glaube, dagegen ist nichts einzuwenden.

Vorsitzender: Sind die Herren hiemit einverstanden? *(Zustimmung.)* Angenommen.

Referent: § 14, Punkt 15:

Da ist eine kleine stilistische Änderung.

§ 20. Darin liegt ein Novum, indem in Hinkunft, wenn ein Schankgewerbe auf einen anderen Platz übertragen wird, auch das Bedürfnis der Bevölkerung in Betracht gezogen werden soll, was ich für ganz richtig halte, denn für die Konkurrenten, die dabei in Frage kommen, ist es ganz gleichgültig, ob sich ein neuer Betrieb in ihrer Nähe ansiedelt oder ob es sich bloß um die Übertragung eines alten handelt. Man muß dieser Bestimmung wohl zustimmen. *(Zustimmung.)*

§ 20 a gibt auch keinen Anlaß zu einer weiteren Bemerkung.

§ 21 a behandelt die gewerbsmäßige Dienst- und Stellenvermittlung.

Bisher war dieselbe von der Gewerbeordnung ausgenommen. Dieselbe erfährt hier eine Regelung, die man nur zustimmend begrüßen kann und die auch vom Wiener Magistrat ohne jede weitere Bemerkung angenommen wurde. Ich bemerke nur, daß im Artikel I noch eine Einschaltung stattfinden müßte, es müßte dort nämlich auch das Kundmachungspatent zitiert werden, wonach die Stellenvermittlung von der Gewerbeordnung ausgenommen ist. *(Zustimmung.)*

Im § 36 werden neue Bestimmungen über den Umfang und die Ausübung der Gewerberechte getroffen. Es heißt hier *(liest)*:

„Über Anzeigen von Gewerbetreibenden wegen Störung in ihrem Gewerberechte durch andere Gewerbetreibende hat die Gewerbebehörde das im achten Hauptstücke vorgesehene Amt zu handeln.

Wenn sie jedoch hiebei Zweifel über die einzelnen Befugnisse eines Gewerbes hegt, hat sie die Angelegenheit der politischen Landesbehörde vorzulegen, welche, wenn sie selbst den Umfang des in Frage kommenden Gewerberechtes für unzweifelhaft hält, der Gewerbebehörde die entsprechenden Aufklärungen erteilt. Findet jedoch die Landesbehörde, daß Zweifel über den Umfang des Gewerbes tatsächlich bestehen, so entscheidet sie selbst über den Umfang des Gewerberechtes nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer, welche ihrerseits

Digitized by Google

vor Abgabe des Gutachtens die betreffenden Genossenschaften hört."

Da, glaube ich, läßt sich auch nichts einwenden. *(Zustimmung.)*

Neu ist auch der letzte Absatz *(liest)*:

„In gleicher Weise hat die Landesbehörde auch überbegründete Ansuchen von Gewerbegenossenschaften über den zweifelhaften Umfang der Gewerberechte dann zu entscheiden, wenn diese Genossenschaft behauptet, daß Störungen in den Gewerberechten ihrer Mitglieder durch andere Gewerbetreibende stattfinden."

Dagegen wird auch nichts einzuwenden sein. *(Zustimmung.)*

Ich gehe jetzt zu § 38 über, der allerdings eine sehr entscheidende Neuerung enthält, welche dahin geht *(liest)*:

„Der Inhaber eines Handelsgewerbes im engeren Sinne (§ 1, Alinea 3) darf die Herstellung oder Verarbeitung von Gewerbeerzeugnissen nur dann betreiben und Abänderungen oder Reparaturen an denselben nur dann ausführen, wenn er das betreffende Produktionsgewerbe im Sinne der bestehenden Vorschriften, sofern es sich also um ein handwerksmäßiges Gewerbe handelt, im Sinne des § 14 angemeldet hat."

„Er ist jedoch berechtigt, Bestellungen auf Gewerbeerzeugnisse, zu deren Verkaufer nach seiner Gewerbeanmeldung befugt ist, zu übernehmen und zu diesem Zweck auch das Maß zu nehmen, vorausgesetzt, daß er die bestellten Waren durch befugte selbständige Gewerbetreibende herstellen läßt, welchen er zu diesem Behufe die erforderlichen Stoffe oder sonstigen Behelfe beigeben kann. Mit der gleichen Beschränkung ist er ferner berechtigt, die Ausführung von Abänderungen oder Reparaturen an den von ihm gelieferten Erzeugnissen zu übernehmen und zu diesem Zwecke auch das Maß zu nehmen."

Dieses Recht wird aber durch das folgende Alinea *(liest)*:

„Das im vorhergehenden Alinea erwähnte Recht steht bezüglich der Kleider und Schuhwaren den Inhabern von Handelsgewerben nicht zu." eingeschränkt.

. Das ist vielleicht einer der einschneidendsten Punkte. *(Ersatzmitglied Schefftel: Da hätten wir uns den ersten Paragraphen ersparen können!)* Ich weiß nicht, wie sich die Herren dazu verhalten werden, ich glaube, es ist eine sehr einschränkende Bemerkung.

Mitglied **Ulbricht:** Vom genossenschaftlichen Standpunkte finde ich diesen Passus für vollständig notwendig. Denn wenn in einer kleinen Stadt ein Konfektionär, der infolge der billigeren Arbeitskraft und der Arbeitsteilung außerordentlich billig liefern kann, auch in der Lage ist, den Kunden Maß zu nehmen, so ist dadurch das ganze Gewerbe ruiniert. Aus diesem Grunde haben die Gewerbetreibenden dieses Postulat aufgestellt, und ich möchte bitten, diesem Teile des Paragraphen zuzustimmen, um so mehr als dadurch der Großbetrieb als solcher nach meiner Ansicht gar nicht tangiert wird.

Ersatzmitglied kaiserlicher Rat **Schefftel:** Ich knüpfe an die letzten Worte des unmittelbaren Herrn Vorredners an. Er sagt, die Großindustrie wird dadurch gar nicht tangiert. Ja, wodurch wird denn die Großindustrie tangiert, als wenn man der Konfektion in den verschiedenen Branchen einfach einen Fallstrick um den Hals legt? Gerade dadurch allein. Für die produzierende Industrie ist das wiederum eine solche Drosselung, vielleicht noch empfindlicher, als ich vorher gesagt habe.

Der Industrierat kann diesen Paragraphen nicht akzeptieren. Wenn ihn die Kleingewerbetreibenden verlangen, so ist es eben dieser große Widerstreit der Interessen, der sich bei uns in so krasser Weise fühlbar macht, und der sich darin zeigt, daß die einen meinen, wenn den anderen der Brotkorb höher gehängt und ein Strick um den Hals gelegt wird, so wird es ihnen besser gehen. Das ist der Kampf, in dem wir stehen. Ich kann nicht annehmen, daß der Industrierat diesen Paragraphen akzeptiert, denn das ist der Ruin der Großkonfektion auf den verschiedensten Gebieten der Roh- und Halbstofferzeugung. Denn es handelt sich nicht nur um die Tuch- und Kleidererzeugung, sondern auch um die Wäscheerzeugung und Näherei, es handelt sich um die Lederkonfektion ꝛc.; ich kann nicht alle Formen aufzählen, habe es auch nicht nötig, denn Sie müssen es ebenso gut oder besser wissen, wie ich, und ich kann nicht verstehen, wie sich im Industrierat auch nur für einen Moment jemand finden kann, der diesen Paragraphen nicht bekämpft. Ich stimme dagegen und ich ersuche Sie, in unserem wohlverstandenen Interesse das Gleiche zu tun.

Vorsitzender: Vom Herrn kaiserlichen Rat Schefftel wird direkt der Antrag gestellt, dieses Alinea zu streichen.

Mitglied **Ulbricht:** Ich möchte nur kurz erwidern, daß man wohl bedenken möge, daß alle

Digitized by Google

Gewerbe, besonders die klein betriebenen Gewerbe einen Verzweiflungskampf kämpfen, den die Industrie nicht zu kämpfen hat, und ich möchte noch sagen, daß Industrie und Gewerbe bisher Schulter an Schulter gegen die Sozialdemokratie gekämpft haben. Nehmen Sie daher Ihrem treuesten Bundesgenossen nicht den letzten Bissen vom Munde weg, besonders dann nicht, wenn dies für die Industrie nicht von Bedeutung ist; ich möchte daher doch bitten, diesem Absatze zuzustimmen.

Mitglied **Chadima:** Ich möchte nur bemerken, daß, wenn dieses Alinea gestrichen wird, der Befähigungsnachweis eigentlich illusorisch gemacht wird. Denn das Maßnehmen ist ja ein Bestandteil des Befähigungsnachweises, und jemand vom Handelsgewerbe kann nicht immer verstehen, wie man zum Beispiel für ein Tischlererzeugnis und dergleichen Maß nimmt. Nun ist aber gerade in der heutigen Zeit die Kunstfertigkeit eine so große geworden, daß selbst ein ausgelernter und geübter Gehilfe sich oft jahrelang abmühen muß, bevor er die nötigen Erfahrungen gewinnt, um alles das leisten zu können, was gefordert wird.

Was aber die Reparaturen betrifft, so muß ich offen sagen, daß der größte Teil der Gewerbetreibenden, hauptsächlich in größeren Städten, zum Beispiel in der Schlosserei ꝛc., von den Reparaturen abhängt. Das wäre ihnen durch diese Ergänzung genommen.

Referent: Nein, umgekehrt. Die Reparaturen sind an den Befähigungsnachweis gebunden, das ist ja im Entwurfe drinnen. Es ist nicht der richtige Ort hier, diesen Gedanken auszuführen, weil wir ganz wo anders sind, beim Maßnehmen für gewisse Sachen.

Mitglied **Chadima:** Ich glaube aber, daß diese Bestimmung leicht umgangen werden kann, wie es auch jetzt schon geschehen ist, daß der § 38 umgangen wurde. Aus diesem Grunde sind wir Gewerbetreibende gegen diese Ergänzung.

Referent: Um die Sache abzukürzen, möchte ich mich einverstanden erklären, daß Absatz 5 vollkommen gestrichen wird. Ich glaube, daß der Industrierat sich nicht auf den Standpunkt stellen kann, daß er vor allem die Interessen der Kleingewerbetreibenden zu schützen hat, während er die ihm gewiß nahestehenden des Handels zu vernachlässigen hätte. Es ist keine Frage, daß der Handel, namentlich der Großhandel mit Schuhen eine Beschränkung erfahren würde, die sachlich nicht zu rechtfertigen ist. Denn in jedem Preiskurant steht, wie man Maß zu nehmen hat. Das setzt voraus, daß man bestellen kann, auch wenn man Laie ist. Nun soll man das dem Handelsmann wegnehmen. Das kann nur zu der Meinung führen, die auch im Kleingewerbe vorherrscht, daß er die Geschäfte an sich ziehen will, die auf Grund des Maßnehmens gemacht werden. Ich glaube, daß sich diese Ansicht zumeist als eine irrige herausstellen wird, nachdem doch die Konfektionäre eigentlich nicht für einzelne Personen arbeiten, sondern dies nur in Ausnahmsfällen tun.

Ich möchte mir aber seitens des Herrn Regierungsvertreters über den nächsten Absatz eine Aufklärung erbitten, wo es heißt:

„Die gewerberechtliche Regelung des Konfektionsgewerbes erfolgt durch ein besonderes Gesetz."

Was soll da geregelt werden? Ist in dieser Richtung schon etwas in Aussicht genommen? Wenn nicht, dann hätte man lieber diesen Passus ganz weglassen sollen. Wenn das aber hier erwähnt wird, dann sollte man auch den Zusammenhang dieser Regelung mit der Gewerbeordnung kennen.

Ministerialsekretär **Beyer:** Ich muß bemerken, daß ich über die Sache leider nicht informiert bin und daß Herr Sektionschef Hasenöhrl infolge dienstlicher Abberufung ins Herrenhaus verhindert wurde, hier zu sein.

Referent: Man weiß ja auch nicht, was da geregelt werden soll. Ich glaube, das ist eine ganz überflüssige Bemerkung. Wenn ein derartiges Gesetz einmal kommt, dann ist es eben da. Ich weiß aber nicht, warum das schon jetzt angekündigt werden muß.

Mitglied **Regenhart:** Es scheint mir im Geiste der Zeit zu liegen, daß diejenigen am meisten berücksichtigt werden, die am meisten schreien. Ich sehe nicht ein, warum das Maßnehmen für einen Kasten anders beurteilt werden soll als das Maßnehmen für ein Kleid. Ich finde diese exzeptionelle Behandlung der Konfektionäre nicht gerechtfertigt.

Vorsitzender: Ich ersuche also jene Herren, welche den § 38 mit Hinweglassung der beiden Alinea:

„Das im vorhergehenden Alinea erwähnte Recht steht bezüglich der Kleider und Schuhwaren den Inhabern von Handelsgewerben nicht zu.

Die gewerberechtliche Regelung des Konfektionsgewerbes erfolgt durch ein besonderes Gesetz."

annehmen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Angenommen.

Referent: Zu § 39 ist nichts zu bemerken, wenn man nicht etwa der Meinung ist, daß außer der Gemeinde in dem Falle, wenn es sich um di-

Digitized by Google

Verlegung eines konzessionierten Gewerbes handelt, auch die Genossenschaft einvernommen werden soll, was gewiß zulässig erscheint. *(Zustimmung.)*

§ 51. Da ist nichts zu bemerken.

§ 56. Übergang der Gewerbe. Dieser Paragraph enthält einige Neuerungen in Bezug auf das Recht der Witwe:

„Die Witwe eines Gewerbetreibenden kann, sofern sie von dem letzteren nicht aus ihrem Verschulden gerichtlich geschieden war, für die Dauer des Witwenstandes ein konzessioniertes oder handwerksmäßiges Gewerbe auf Grund des auf den Namen des verstorbenen Gewerbetreibenden lautenden Konzessionsdekretes oder Gewerbescheines gegen bloße Anzeige an die Gewerbebehörde fortführen. Ebenso kann, wenn eine Witwe nicht vorhanden ist oder dieselbe ihr Recht nicht ausüben will, ein konzessioniertes oder handwerksmäßiges Gewerbe für Rechnung der minderjährigen Erben oder Legatare des verstorbenen Gewerbetreibenden bis zu ihrer erreichten Großjährigkeit gegen bloße Anzeige an die Gewerbebehörde fortgeführt werden."

Bestritten ist da nur die Frage, ob das Gewerbe für jede Art von Erben und Legataren, auch für solche, welche zum Erblasser in keinem Verwandtschaftsverhältnisse stehen, fortgeführt werden kann. Der Wiener Magistrat hat beantragt, daß zwischen den Worten „minderjährigen Erben" eingeschaltet werde: „gesetzlichen". Das ist etwas, was vielleicht nicht ganz unberechtigt ist, und ich glaube, dem könnte Rechnung getragen werden. *(Zustimmung.)*

Zu § 57 ist wohl nichts zu bemerken.

§ 75 a.

„Die Gewerbeinhaber sind verpflichtet, den Hilfsarbeitern bis zum vollendeten 18. Lebensjahre zum Besuche der bestehenden allgemein gewerblichen Fortbildungsschulen (beziehungsweise Vorbereitungskurse), sowie der fachlichen Fortbildungsschulen die erforderliche Zeit einzuräumen.

Den genannten Anstalten sind die bestehenden gleichartigen Lehranstalten für den Unterricht in den weiblichen Hand- und Haushaltungsarbeiten gleichzuhalten."

Von diesen dürften es nur wenige geben. Dagegen läßt sich wohl auch nichts einwenden.

Mitglied **Regenhart:** Warum heißt es „bis zum vollendeten 18. Lebensjahre?" Da ist der Betreffende ja kein Lehrling mehr.

Sektionsrat Dr. **Karmiński:** Das gilt ja auch jetzt.

Mitglied **Regenhart:** Was nützt das, wenn es aber nicht gehandhabt wird?

Referent: In Wien schon.

Vorsitzender: Sind die Herren mit diesem Paragraphen einverstanden? *(Zustimmung.)* Angenommen!

Referent: § 98 a.

„Der Handelsminister ist ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Minister des Innern nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammern im Verordnungswege auszusprechen, daß für bestimmte Gewerbe, für welche die Lehrzeit von der Genossenschaft mit mehr als drei bis zum höchstzulässigen Ausmaße von vier Jahren festgestellt wird, die gleiche Dauer der Lehrzeit auch in den im Sprengel der betreffenden Genossenschaft gelegenen gleichartigen fabriksmäßig betriebenen Gewerbeunternehmungen zur Anwendung gebracht werden kann."

Jetzt ist bestimmt, daß die Lehrzeit in den fabriksmäßig betriebenen Gewerben höchstens drei Jahre betragen darf. Diese Abänderung hat offenbar den Zweck, die Fabriken gegenüber den Gewerben hinsichtlich der Ausbildung der Lehrlinge nicht günstiger zu stellen. Von meinem Standpunkte habe ich gegen diese Bestimmung nichts einzuwenden.

Vorsitzender: Keine Einwendung? *(Nach einer Pause:)* Angenommen.

Referent: § 99.

„Der Lehrvertrag ist schriftlich abzuschließen. Ein Exemplar desselben ist sofort nach Abschluß der Genossenschaftsvorstehung oder, wenn der Lehrherr keiner Genossenschaft angehört, der Gemeindebehörde einzusenden und in dem hiefür bestimmten Protokollbuche zu verzeichnen."

Neuer, zwischen dem vorletzten und letzten Alinea einzuschaltender Absatz:

Digitized by Google

„Die Aufnahme großjähriger Lehrlinge hat gleichfalls auf Grund eines schriftlich abgeschlossenen Lehrvertrages zu geschehen, auf welchen die obigen Bestimmungen sinngemäße Anwendung zu finden haben."

Mitglied **Ulbricht**: Es gibt Fabrikanten, die auch handwerksmäßige Gewerbe, die zu ihrem Fabriksbetriebe notwendig sind, betreiben, wie zum Beispiel eine Tischlerei, eine Schlosserei u. s. w. Diese Herren nehmen auch Lehrlinge für die erwähnten Gewerbe auf. Nun gehören sie aber gar nicht der betreffenden Genossenschaft an. Wie kann also da die Genossenschaft die Aufnahme oder die Freisprechung bewerkstelligen? Oder wie soll die Genossenschaft den Fabriksinhaber eventuell strafen, wenn er diese Bestimmung nicht beobachtet? Diese Leute sollen eben nicht befugt sein, Lehrlinge zu halten.

Mitglied **Regenhart**: In fabriksmäßigen Betrieben kommt es sehr oft vor, daß Lehrlinge gehalten werden. Wie häufig ist dies zum Beispiel nur bei den Webereien. Ich glaube aber, daß die Lehrlinge hier viel mehr lernen als bei den betreffenden Gewerben, weil sie in dem Betriebe viel mehr herumkommen. Aus welchem Grunde wollten Sie den Fabriken das Recht nehmen, Lehrlinge zu halten, da dies doch nur zum Vorteile der letzteren ist. Die Lehrlinge treten gerade mit Vorliebe in solche Gewerbe ein, die zufällig mit einem Fabriksbetriebe in Verbindung stehen, weil sie da Gelegenheit haben, sich oft mit der Herstellung oder Reparatur verschiedener Maschinen zu beschäftigen, welche sie im handwerksmäßigen Betriebe nicht kennen lernen. Ich glaube also nicht, daß irgend ein Grund vorliegt, die gegenwärtigen gesetzlichen Bestimmungen in dieser Richtung für nicht entsprechend zu halten.

Referent: Ich möchte nur bemerken, daß das Recht der Inhaber fabriksmäßiger Betriebe, Lehrlinge zu halten, uralt ist, und daß irgend welche Gründe, ihnen dieses Recht zu entziehen, nicht vorhanden sind. Es kommt ja doch häufig vor, daß diese Lehrlinge besser ausgebildet sind als jene in den Gewerben; namentlich ist dies bei den neueren Gewerben, wie zum Beispiel bei der Elektrotechnik, der Fall. Ich glaube daher, der Industrierat wird wohl keine Gelegenheit nehmen, in dieser Richtung eine Einschränkung vorzuschlagen. *(Zustimmung.)*

§ 99 b. Pflichten des Lehrlings. Da ist eine Neuerung, daß für jene Lehrlinge, welche durch eigenes Verschulden einen entsprechenden Unterrichtserfolg nicht erreichen, seitens der Gewerbebehörde auf Grund der von dem betreffenden Schulaufsichtsorgan erstatteten Anzeige die statuten- oder vertragsmäßig festgesetzte regelmäßige Dauer der Lehrzeit verlängert werden kann.

Die Dauer der im Sinne der vorstehenden Bestimmung verlängerten Lehrzeit darf jedoch nicht mehr als ein halbes Jahr betragen.

Eine Neuerung liegt auch im dritten Absatze vor, wo es heißt:

„Eine Verlängerung der Lehrzeit tritt ferner dann, wenn der Lehrling die vorgeschriebene Lehrlingsprüfung nicht vor Beendigung der Lehrzeit bestanden hat, bis zum Zeitpunkte der erfolgreichen Ablegung dieser Prüfung ein."

Ich glaube, das wird nicht gehen, denn da kann der ein alter Mann werden, wenn er die Lehrlingsprüfung nicht besteht. Da muß doch eine Zeit bestimmt werden, wie lange diese Verlängerung dauert, und dies könnte nicht über ein halbes Jahr sein, denn endlich muß er ja arbeiten können, wenn er auch die Prüfung nicht besteht.

Mitglied **Ulbricht**: Ich bedaure auf das lebhafteste, daß diese Lehrlingsprüfungen nicht obligatorisch eingeführt sind. *(Rufe: Sind ja!)* Aber in der Praxis wird es nicht gehandhabt. Ich weiß nicht, ob das eine Maßnahme ist, welche der Industrierat zu beschließen hätte, ich möchte es aber der hohen Regierung zur Begutachtung anheimstellen.

Referent: Ich glaube, die Herren sind damit einverstanden, daß auch hier ein Termin für die Dauer der Lehrzeit festgestellt wird, auch wenn der Lehrling die Prüfung nicht bestanden hat. *(Zustimmung.)*

§ 103 a ist selbstverständlich.

Zu § 104 ist auch nichts zu bemerken. Über § 104 b müßten sich die genossenschaftlichen Organe äußern, das ist eine Sache, auf welche der Industrierat keine Ingerenz nehmen kann.

Bei § 104 c müßte man sich gegen die Prüfungstaxe aussprechen. Wenn jemand seine Lehrzeit vollendet hat, ist es Sache der Genossenschaft, dafür zu sorgen, daß er seine Prüfung machen kann, aber den armen Teufel noch mit Taxen zu quälen, geht doch nicht an, das wird auch von Seite der Arbeiter beanständet. Ich spreche mich gegen eine Prüfungstaxe aus und glaube, die Herren werden auch dafür sein. *(Zustimmung.)*

Die § 104 d und 104 e sind nebensächlicher Natur.

Jetzt kommen Paragraphen, welche nur die Genossenschaften betreffen, die § 108 bis 130; darüber, glaube ich, ist der Industrierat wohl nicht

Digitized by Google

geneigt und in der Lage, ein Votum abzugeben. *(Zustimmung.)*

Nun kommen wir zu § 131, Strafen überhaupt.

Da werden die Strafen erhöht bis auf 2000 K und auf sechs Monate Arrest. *(Rufe: Das ist zu hoch!)* Ich bin auch dieser Ansicht. Gegenwärtig sind die Strafen 400 Gulden und drei Monate Arrest, und ich glaube, daß 1000 K und Arrest von drei Monaten genug wäre.

Vorsitzender: Der Herr Referent beantragt 1000 K Maximum und Arrest, wie gegenwärtig, mit drei Monaten. *(Zustimmung.)* Einverstanden!

Referent *(liest)*:

„§ 132, Absatz 1. Eine Geldstrafe von 10 bis 1000 K hat insbesondere zu treffen:

d) diejenigen, welche den Vorschriften hinsichtlich des Aufsuchens von Bestellungen auf Waren und hinsichtlich des Feilbietens im Umherziehen zuwiderhandeln."

Das ist namentlich damals gewünscht worden, als die § 59 und 60 neu kodifiziert wurden. *(Sektionsrat Dr. Karmiński: Das Gesetz ist erlassen worden!)* Ja, aber es bestehen die alten Strafbestimmungen.

Vielleicht kann man zwischen diesen beiden Delikten auch einen Unterschied machen, denn einen Hausierer kann man nicht leicht mit 1000 K bestrafen. *(Zustimmung.)*

Jetzt kommt § 133 *(liest)*:

„Eine Geldstrafe von 20 bis 2000 K hat zu treffen:

a) diejenigen, welche den Anordnungen über die Aufnahme, Verwendung und Behandlung der Gehilfen und Lehrlinge zuwiderhandeln;

b) die im § 53 genannten Gewerbsleute, wenn sie den Gewerbebetrieb ohne Anmeldung einstellen oder bei angemeldeter Zurücklegung des Gewerbes die von der Behörde geforderte Fortsetzung während der Kündigungsfrist unterlassen;

c) jene Gewerbsleute, welche ihre Berechtigung zur Deckung des unbefugten Gewerbebetriebes Dritter mißbrauchen, sowie diejenigen, welche diesen Mißbrauch zur Deckung ihres unbefugten Gewerbebetriebes veranlassen;

d) jene Gewerbsleute, welche sich Bedrückungen der Arbeiter durch Ablohnung in Waren oder durch andere vorschriftswidrige Vorgänge zu Schulden kommen lassen."

Diese Strafen sind auch sehr hoch. *(Mitglied Reichsratsabgeordneter Hanisch: 20 bis 500 K ist genug!)* Wird also analog dem früheren Falle zu regeln sein. *(Zustimmung.)*

Nun kommt § 135 *(liest)*:

„Wegen Übertretungen der Vorschriften der Gewerbeordnung und der auf Grund derselben erlassenen Verordnungen sind in der Regel zunächst Geldbußen zu verhängen. Unter erschwerenden Umständen können auch Arreststrafen verhängt werden.

Bei Zahlungsunvermögen ist die Geldstrafe in eine Arreststrafe umzuwandeln, in welchem Falle für je 10 K Geldbuße ein Tag Arrest zu berechnen ist."

Mitglied **Regenhart:** Bei 2000 K muß dann einer 200 Tage sitzen.

Sektionsrat Dr. **Karmiński:** Die Maximalgrenze der Arreststrafe ist doch mit drei Monaten bestimmt!

Vorsitzender: Sind die Herren mit diesem Paragraphen einverstanden? *(Zustimmung.)* Angenommen.

Referent: Nun kommen noch die Instanzen (§ 141 bis 144); da wird nichts zu bemerken sein.

§ 151 enthält die Bestimmung, wem die Geldstrafen zuzufließen haben, da wird noch bei der endgültigen Regelung Gelegenheit sein, das zu besprechen. *(Zustimmung.)*

Vorsitzender: Ich glaube, nachdem der Herr Berichterstatter seinen Vorbericht erstattet hat, wird es nicht mehr notwendig sein, den endgültigen Bericht der Abteilung vorzulegen, sondern der Herr Referent kann diesen gleich an das Plenum erstatten. *(Zustimmung.)*

Damit ist dieser Gegenstand erledigt.

Digitized by Google

3.

Bericht der III. Abteilung über den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung.

Der vorliegende Gesetzentwurf, welcher vorerst den Handels- und Gewerbekammern zur Begutachtung übermittelt wurde, umfaßt eine Reihe von Bestimmungen, welche, zum Teile auf den Erfahrungen fußend, die seit den letzten Gewerbenovellen gewonnen wurden, Abänderungen oder Ergänzungen betreffen, mit denen die Reform der Gewerbeordnung im Sinne der seit 20 Jahren maßgebend gewordenen Prinzipien fortgeführt werden soll. Zu den wichtigsten Bestimmungen zählen die Verschärfungen des Befähigungsnachweises für die Absolventen von Fachschulen (§ 14, Absatz 5), dann jene für Frauen, welche das Kleidermachergewerbe anmelden (§ 14, letzter Absatz), ferner sollen die offenen Handelsgesellschaften sowie die Kommanditgesellschaften den Befähigungsnachweis mindestens durch einen vertretungsbefugten Gesellschafter zu erbringen haben, wenn sie ein handwerksmäßiges Gewerbe anmelden (§ 14 a).

Dem Handelsgewerbe sind Beschränkungen für den Kleider- und Schuhwarenhandel zugedacht, welche in dem Verbot zum Maßnehmen sowie zur Vornahme von Abänderungen und zur Übernahme von Reparaturen bestehen (§ 38, Absatz 5).

Die Dienst- und Stellenvermittlung, welche bisher von der Gewerbeordnung ausgenommen ist, findet ihre Regelung in der Form eines konzessionierten Gewerbes (§ 21 a bis 21 f).

In Bezug auf das Lehrlingswesen ist die Einführung der schriftlichen Form des Lehrvertrages (§ 99) und jene der obligatorischen Lehrlingsprüfungen für die handwerksmäßigen Gewerbe hervorzuheben.

Der Ausgestaltung des Genossenschaftswesens gelten zahlreiche Bestimmungen, welche

die Berechtigung zur Feststellung von Vorschriften über die Arbeitsbedingungen (Arbeitszeit, Entlohnung und Kündigung [§ 114 a]),

ferner die Errichtung von Zwangskassen zur Versicherung der Genossenschaftsmitglieder auf Kranken- und Begräbnisgeld (§ 115 b),

die Vorschriften über die Arbeitsvermittlung (§ 116),

die behördliche Beaufsichtigung der Genossenschaften (§ 127),

endlich die Einführung von Genossenschaftsinstruktoren (§ 127 a) und einer Organisation der Genossenschaftsverbände (§ 130 a bis 130 m), deren Ausschüsse unter bestimmten Voraussetzungen den Beirat der Gewerbebehörde bilden sollen (§ 130 i), zum Gegenstande haben.

Schließlich werden die Strafen auch auf die auf Grund der Gewerbeordnung erlassenen Verordnungen ausgedehnt und gleichzeitig einer bedeutenden Erhöhung unterzogen (§ 131 bis 135).

Die Absicht der Regierung, der durch die Beschlüsse der Gewerbetage bekannten Gewerbepolitik mit dieser Gesetzesvorlage das möglichste Entgegenkommen zu beweisen, ist kaum zu verkennen. Daß aber die Regierung in diesem Bestreben die Grenzen, welche durch die Rücksicht auf die Entwicklung der Industrie gezogen sind, nicht überschritten hat, dürfte ihr die Anerkennung mindestens jener industriellen Kreise sichern, welche diese Tendenzen nicht grundsätzlich verurteilen. Aber auch die Kleingewerbetreibenden, welche von der Gewerbeordnung nicht mehr erwarten, als sie bieten kann, nämlich die Regelung der Bedingungen zur ungestörten Ausübung eines Gewerbes, können diesem Gesetzentwurf nicht unbefriedigt gegenüberstehen. Die Aussicht auf lohnende Arbeit, welche die Gewerbetreibenden so dringend brauchen, läßt sich leider durch keine Reform der Gewerbeordnung sicherstellen. Dazu bedarf es der Hebung des Volkswohlstandes, welcher die Kaufkraft erhöht und das Ergebnis des erfolgreichen Zusammenwirkens aller produzierenden Kräfte des Volkes ist, wenn diese durch eine von der Regierung und der Volksvertretung geförderte einsichtsvolle Wirtschaftspolitik bei entsprechender Schonung der Steuerkraft unterstützt werden.

Ein Irrtum ist es aber, wenn von Beschränkungen der Industrie und des Handels die Hebung des Kleingewerbes erwartet wird, denn nur dann, wenn Landwirtschaft, Industrie und Handel blühen, wird auch das Kleingewerbe seine Rechnung finden können.

Von diesen Gesichtspunkten aus wird nun auf Grund der in der am 18. Juni 1902 abgehaltenen 7. Sitzung der III. Abteilung durchgeführten Beratung und im Sinne der seitens derselben gefaßten Beschlüsse in die Erörterung der Einzelbestimmungen dieses Gesetzentwurfes, insoferne dieselben der Abteilung zu Bemerkungen Anlaß bieten, beziehungsweise abänderungsbedürftig erscheinen, eingegangen.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
Artikel I.	
In Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung (kaiserliches Patent vom 20. Dezember 1859, R. G. Bl. Nr. 227, Gesetze vom 15. März 1883, R. G. Bl. Nr. 39, vom 8. März 1885, R. G. Bl. Nr. 22 und vom 23. Februar 1897, R. G. Bl. Nr. 63) haben an Stelle der nachfolgend bezeichneten Paragraphen beziehungsweise als Zusätze und Einschaltungen zu einzelnen Paragraphen der Gewerbeordnung die nachstehenden Bestimmungen zu treten.	
§ 12.	
Absatz 3.	Zu § 12, Absatz 3.
Zwei oder mehrere Gewerbe dürfen in eine Anmeldung nicht zusammengefaßt werden.)*	Mit der Abänderung der geltenden Bestimmung, wonach mehrere Gewerbe nur dann in eine Anmeldung nicht zusammengefaßt werden dürfen, wenn dieselben mit Rücksicht auf ihren Gegenstand oder die Betriebsart wesentlich verschieden sind, wird wohl den Gewerbebehörden die Prüfung jener Momente, welche die Zusammenfassung gestatten würden, erspart, aber den Gewerbetreibenden namentlich in kleinen Orten, wo mit dem Betriebe eines einzigen Gewerbes gewöhnlich keine Existenz gefunden werden kann, die Entrichtung einer mehrfachen Stempelgebühr auferlegt. Überdies wird die getrennte Anmeldung, wenigstens in der Praxis, nicht ohne Einfluß auf die Steuerbemessung bleiben können. Ob auch die Zusammenfassung zweier oder mehrerer Warengattungen bei Anmeldung eines Handelsgewerbes nicht zulässig sein soll, ist ungewiß. Doch würde dieses Verbot stets zur Anmeldung des Gemischtwarenhandels oder Gemischtwarenverschleißes drängen und daher nicht wünschenswert sein. Nachdem diese Gesetzesbestimmung bloß eine Vereinfachung in der Führung des Gewerbekatasters bezwecken könnte, welche für die Gewerbetreibenden aber nur nachteilig sein kann, wird von der III. Abteilung der Antrag gestellt: **Die vorgeschlagene neue Fassung des § 12, Absatz 3, sei unter Belassung der geltenden abzulehnen.**

*) Die im Regierungsentwurfe gegenüber den geltenden Bestimmungen vorgeschlagenen Abänderungen sind hier im Drucke durch *Kursivschrift*, die demgegenüber von der III. Abteilung gestellten Anträge durch **fette** Schrift gekennzeichnet.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

§ 14.

Zum Antritte von handwerksmäßigen Gewerben ist unter Beobachtung der Vorschriften der § 11, 12 und 13 überdies der Nachweis der Befähigung erforderlich.

Derselbe hat einerseits den Nachweis der ordnungsmäßigen Beendigung des Lehrverhältnisses durch Beibringung des von der Genossenschaftsvorstehung ausgestellten Lehrbriefes oder, wenn der Lehrherr einer Genossenschaft nicht angehört, des von der Gemeindebehörde bestätigten Lehrzeugnisses beziehungsweise der Lehrzeugnisse (§ 104), andererseits den Nachweis einer mehrjährigen Verwendung als Gehilfe in dem betreffenden Gewerbe oder in einem diesem Gewerbe analogen Fabriksbetriebe durch Beibringung des Arbeitszeugnisses beziehungsweise der Arbeitszeugnisse (§ 81) zu umfassen. Das Arbeitszeugnis ist von der Genossenschaftsvorstehung und, wenn der Arbeitgeber einer Genossenschaft nicht angehört, von der Gemeindebehörde zu bestätigen.

Anträge der III. Abteilung.

Zu § 14, Absatz 2.

Dieser Absatz enthält keine neue Bestimmung, sollte aber auf Grund der bisherigen Erfahrungen einer Abänderung hinsichtlich des Verwendungsnachweises von Gehilfen im Fabriksbetriebe unterzogen werden. Die Bestimmung, daß der Nachweis über die Verwendung als Gehilfe in den betreffenden Gewerbe oder in einem diesem Gewerbe analogen Fabriksbetriebe zu erbringen sei, hat zur Folge, daß zum Beispiel der Schlosser, welcher in einer Spinnfabrik sämtliche Maschinen repariert, in manchen Fällen sich auch an der Herstellung neuer Maschinen beteiligt hat, den Befähigungsnachweis für das Schlossergewerbe nicht erlangen kann, weil eine Spinnfabrik nicht als ein dem Schlossergewerbe analoger Fabriksbetrieb betrachtet werden kann. Es ist dies um so ungerechter, als solche Arbeiter meist eine vielseitigere Ausbildung erlangen, als in einer fabriksmäßig betriebenen Schlosserei, wo in der Regel die größte Arbeitsteilung wegen der Massenerzeugung eingeführt ist. Da es in solchen Fällen doch nur darauf ankommen kann, daß die Verwendung im Fabriksbetriebe von gleicher Art ist, wie diejenige, welche für den Betrieb des anzutretenden Gewerbes maßgebend ist, wäre die Analogie in der Art der Verwendung des Gehilfen, nicht aber hinsichtlich der Betriebsstätte, wo dieselbe stattgefunden hat, zu fordern.

Diesen Bemerkungen entsprechend wird folgende Fassung des zweiten Absatzes des § 14 beantragt:

Derselbe hat den Nachweis

a) der ordnungsmäßigen Beendigung des Lehrverhältnisses durch Beibringung des von der Genossenschaftsvorstehung ausgestellten Lehrbriefes oder, wenn der Lehrherr einer Genossenschaft nicht angehört, des von der Gemeindebehörde bestätigten Lehrzeugnisses beziehungsweise der Lehrzeugnisse (§ 104),

b) einer mehrjährigen Verwendung als Gehilfe in dem betreffenden Gewerbe, oder einer diesem Gewerbe analogen Verwendung im Fabriksbetriebe durch Beibringung des Arbeitszeugnisses beziehungsweise der Arbeitszeugnisse zu umfassen. Das Arbeitszeugnis ist von der Genossenschaftsvorstehung und, wenn der Arbeitgeber einer Genossenschaft nicht angehört, von der Gemeindebehörde zu bestätigen.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

Die Bestimmung der Zahl der Jahre, welche der Bewerber sich als Lehrling sowie als Gehilfe *beziehungsweise Fabriksarbeiter* verwendet haben muß, erfolgt im Verordnungswege durch den Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer und der betreffenden Genossenschaften.

An Stelle des *Lehrbriefes beziehungsweise des Lehrzeugnisses* kann ein Zeugnis über den mit Erfolg zurückgelegten Besuch einer gewerblichen Unterrichtsanstalt treten, in welcher eine praktische Unterweisung und fachgemäße Ausbildung im betreffenden *handwerksmäßigen* Gewerbe erfolgt.

Wenn an einer solchen Anstalt eine praktische Unterweisung in dem betreffenden Fache durch mindestens vier Jahre oder falls schon beim Eintritte in die Schule eine angemessene Praxis zur Bedingung gemacht wird, durch wenigstens zwei Jahre stattfindet, so wird für die Absolventen dieser Anstalt die im Sinne des Alinea 2 dieses Paragraphen für das betreffende Gewerbe vorgeschriebene Verwendungsdauer als Gehilfe beziehungsweise Fabriksarbeiter auf ein Jahr festgesetzt.

Die Bezeichnung der betreffenden Anstalten, sowie der Gewerbe, für welche die Zeugnisse der gedachten Anstalten *den Lehrbrief beziehungsweise* das Lehrzeugnis *und eventuell auch die im Sinne des Alinea 2 dieses Paragraphen vorgeschriebene Verwendungsdauer als Gehilfe bis auf ein Jahr* zu ersetzen vermögen, erfolgt im Verordnungswege durch den Handelsminister im Einvernehmen mit dem *Minister für Kultus und Unterricht.*

Sofern dem Heere, der Kriegsmarine oder der Landwehr angehörige Personen während ihrer Präsenzdienstleistung ausschließlich zu bestimmten, im Heere und in der Landwehr vorkommenden gewerblichen Verrichtungen, welche den Gegenstand von handwerksmäßigen Gewerben ausmachen, verwendet werden, ist diese Zeit der Verwendung als Gehilfe in dem betreffenden handwerksmäßigen Gewerbe gleichzuhalten. Der gleiche Anspruch kommt Landsturmpersonen unter denselben Voraussetzungen rücksichtlich ihrer aktiven Dienstleistung zu. Die Vorschriften bezüglich der Ausstellung der den Arbeitszeugnissen gleichzuhaltenden Zertifikate über diese Verwendung werden im Verordnungswege erlassen.

Anträge der III. Abteilung.

Zu § 14, Absatz 7.

Zu den wenigen Bestimmungen, welche den Befähigungsnachweis im Hinblicke auf die seit seiner Einführung gemachten Erfahrungen erleichtern sollen, gehört die, daß Militärpersonen, welche während ihrer Präsenzdienstleistung ausschließlich zu bestimmten gewerblichen Arbeiten, die in ein handwerksmäßiges Gewerbe fallen, verwendet wurden, diese Zeit wie die Verwendung als Gehilfe in diesem Gewerbe angerechnet werden soll.

Soweit diese Bestimmung solchen Militärpersonen zugute kommen soll, welche das betreffende Gewerbe schon vor dem Eintritt in den Heeresdienst erlernt hatten, ist sie durchaus gerechtfertigt. Wenn aber Militärpersonen zu gewerblichen Arbeiten ohne Erlernung des betreffenden Gewerbes herangezogen wurden, so kann diese Verwendung nur eine untergeordnete, der Meisterlehre nicht gleichzustellende sein, und daher zur Erlangung der Dispens vom Lehrzeugnis nicht hinreichend erscheinen. Die Erteilung der letzteren sollte daher für Militärpersonen nur auf Grund von Arbeitszeugnissen aus dem Gewerbe- beziehungsweise Fabriksbetriebe zulässig sein.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
	Demgemäß wird beantragt:
	§ 14, Absatz 7, sei durch folgenden Schlußsatz zu ergänzen:
	Solche Zertifikate werden jedoch bei Ansuchen um Dispens von der Beibringung des Lehrzeugnisses (Absatz 10) nicht in Berücksichtigung gezogen.
Der Verwendung als Lehrling oder Gehilfe in handwerksmäßigen Gewerben ist auch die Beschäftigung in Betrieben des Staates oder autonomer Verwaltungen, sowie in Hilfsanstalten der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen bei solchen Verrichtungen, welche den Gegenstand von handwerksmäßigen Gewerben ausmachen, gleichzuhalten. Die Vorschriften bezüglich der Ausstellung der erforderlichen Zeugnisse werden ebenfalls im Verordnungswege erlassen.	
Um in besonders rücksichtswürdigen Fällen den Übergang von einem Gewerbe zu einem anderen verwandten Gewerbe oder den gleichzeitigen Betrieb verwandter Gewerbe zu ermöglichen, wird die politische Landesbehörde ermächtigt, Inhabern handwerksmäßig betriebener *oder solcher konzessionierter Gewerbe, bezüglich welcher der Nachweis einer besonderen Befähigung gefordert erscheint (§ 23, Alinea 1),* zu diesem Behufe der Dispens von der Beibringung des im Alinea 1 dieses Paragraphen geforderten Befähigungsnachweises nach *Anhörung der Handels- und Gewerbekammer und der betreffenden Genossenschaften* zu erteilen.	
Ebenso wird die politische Landesbehörde ermächtigt, nach *Anhörung der Handels und Gewerbekammer und der betreffenden* Genossenschaft ausnahmsweise von der Beibringung des *Lehrbriefes beziehungsweise des Lehrzeugnisses* Umgang zu nehmen.	
	Zu § 14, Absatz 11.
	Mit Beziehung auf den Antrag zu Absatz 2 wird aus den gleichen Gründen beantragt:
	§ 14, Absatz 11 habe zu lauten:
Die politische Landesbehörde kann nach Anhörung der vorerwähnten Korporationen auch von der Beibringung des Arbeitszeugnisses absehen, wenn die Verwendung in der vorgeschriebenen Zeitdauer als Gehilfe in dem betreffenden Gewerbe oder in einem diesem Gewerbe analogen Fabriksbetriebe in anderer Art nachgewiesen wird.	**Die politische Landesbehörde kann nach Anhörung der vorerwähnten Korporationen auch von der Beibringung des Arbeitszeugnisses absehen, wenn die Verwendung in der vorgeschriebenen Zeitdauer als Gehilfe in dem betreffenden Gewerbe oder wenn eine diesem Gewerbe analoge Verwendung als Gehilfe im Fabriksbetriebe in anderer Art nachgewiesen wird.**
Personen, welche ein von ihnen früher betriebenes und dann zurückgelegtes Gewerbe, für welches sie bei der ersten Anmeldung den Nachweis der Befähigung erbracht hatten, neuerdings ausüben wollen, sind von dem neuerlichen Nachweise der Befähigung befreit.	
Zum Antritte eines gemeiniglich von Frauen betriebenen handwerksmäßigen Gewerbes kann von der sich zum selbständigen Betriebe eines solchen Gewerbes meldenden Frauensperson der Befähigungs-	

Regierungsentwurf.

nachweis auch in anderer Weise erbracht werden. Wie dieser Nachweis erbracht wird, bleibt der freien Würdigung der Gewerbebehörde überlassen.

Die Bezeichnung der unter die Bestimmungen des vorhergehenden Absatzes fallenden Gewerbe erfolgt im Verordnungswege durch den Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammern und der betreffenden Genossenschaften.

Bei der Anmeldung des Kleidermachergewerbes durch Frauen ist in jedem Falle der Nachweis der ordnungsmäßigen Beendigung des Lehrverhältnisses zu erbringen. Im Verordnungswege kann durch den Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister für Kultus und Unterricht verfügt werden, daß dieser Nachweis durch ein Zeugnis über den mit Erfolg zurückgelegten Besuch bestimmter gewerblicher Unterrichtsanstalten, in welchen eine praktische Unterweisung und fachgemäße Ausbildung im Kleidermachergewerbe erfolgt, ganz oder teilweise ersetzt wird.

Anträge der III. Abteilung.

Zu § 14, Absatz 14.

Die Bestimmung, daß die gemeiniglich von Frauen betriebenen handwerksmäßigen Gewerbe, für welche im Sinne des Absatzes 13 der Befähigungsnachweis in anderer als der im zweiten Absatze normierten Weise erbracht werden kann, im Verordnungswege bezeichnet werden sollen, könnte nur insoferne gut geheißen werden, als sich eine Erweiterung dieser Liste mit Rücksicht auf die im Laufe der Zeit neu entstehenden Gewerbe notwendig erweisen wird.

Aber ein Grund dafür, daß die Gewerbe, welche schon derzeit als gemeiniglich von Frauen betrieben gelten, nicht im Gesetze angeführt werden könnten, läßt sich nicht finden. Dagegen spricht die Gefahr, daß die Liste dieser handwerksmäßigen Gewerbe, deren Antritt den Frauen aus wichtigen sozialen Gründen erleichtert werden soll, im Verordnungswege eine Einschränkung erfahren könnte, wenn die jeweils hiezu ermächtigten Minister aus irgendwelchen Gründen dies für zweckmäßig finden sollten, entschieden für die Aufstellung der Urliste im Gesetzeswege, während deren Erweiterung dem Verordnungswege vorbehalten bleiben soll.

Es erscheint sonach der Antrag begründet:

Die unter die Bestimmungen des vorhergehenden Absatzes fallenden Gewerbe sollen nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammern und der betreffenden Genossenschaften in das Gesetz aufgenommen werden. Der Handelsminister wird jedoch ermächtigt, die Liste dieser Gewerbe im Einvernehmen mit dem Minister des Innern nach Anhörung der bezeichneten Körperschaften durch die Einreihung neu entstandener Gewerbe zu ergänzen.

Zu § 14, Absatz 15.

Die in diesem Absatze enthaltene Ausnahmsbestimmung, wonach bei Anmeldung des Kleidermachergewerbes durch Frauen in jedem Falle der Nachweis der ordnungsmäßigen Beendigung des Lehrverhältnisses zu erbringen ist, muß als eine empfindliche und nicht unbedenkliche Verschärfung des im Absatze 13 statuierten erleichterten Befähigungsnachweises angesehen werden.

Diese Ausnahme, welche den Kleidermachern zugute kommen soll, ist aber ein Entgegenkommen, das denselben auf Kosten aller übrigen Inhaber der von Frauen gewöhnlich betriebenen Gewerbe gemacht wird, denn diejenigen Frauen, welche zum Gewerbebetriebe greifen, tun dies wohl selten zum Vergnügen, sondern um sich und ihren Angehörigen eine

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
	Existenz zu schaffen. Werden sie nun vom Kleidermachergewerbe durch die Erschwerung des Befähigungsnachweises abgedrängt, so müssen sie die Konkurrenz, von welcher die Kleidermacher befreit werden sollen, auf die anderen ihnen offen stehenden Gewerbe übertragen und die Inhaber dieser Gewerbe werden dieselbe Agitation zum Schutze ihres Gewerbes ergreifen müssen, welche die Kleidermacher mit einer Beharrlichkeit verfolgt haben, die sie jetzt ans Ziel führen soll.
	Den Weg der Ausnahmen zu Gunsten einzelner, wenn auch noch so bedürftiger Gewerbe, in die Gesetzgebung einzuführen, ist aber sehr bedenklich, denn bei den herrschenden Verhältnissen im Gewerbebetriebe kann derselbe nur die Unzufriedenheit aller jener steigern, welchen der gleiche Schutz nicht gewährt worden ist. Sind etwa die Witwen der Privatbeamten, denen der Ernährer entrissen wurde, die Töchter von Beamten und Gewerbetreibenden, welche eine Versorgung in der Ehe nicht finden können, nicht ebenso berücksichtigungswürdig als die Kleidermacher? Von ihnen zu verlangen, daß sie drei bis vier Jahre zu einem Kleidermacher in die Lehre treten, ist gewiß unbillig, denn wenn schon alle Bedenken überwunden werden können, welche sich zuweilen dem Eintritt eines Mädchens in ein gewerbliches Lehrverhältnis entgegenstellen, eine Witwe, die ihre Kinder zu ernähren und zu erziehen hat, wird dies gewiß nicht tun können.
	Auch der Besuch von gewerblichen Unterrichtsanstalten für das Kleidermachergewerbe, deren Zeugnis jenes der Meisterlehre ganz oder teilweise ersetzen können soll, wird, da solche Schulen keine Subventionen erhalten, nur in großen Städten möglich sein, und nicht zum geringen Teile von der Geneigtheit der betreffenden Minister, welche die Unterrichtsanstalten im Verordnungswege zu bestimmen haben sollen, abhängig.
	Diese Gründe, sowie die Erwägung, daß es den Kleidermachern durch die besprochene Gesetzesbestimmung freigestellt wird, Frauenspersonen von der Meisterlehre in der Regel auszuschließen, rechtfertigen den Antrag:
	§ 14, Absatz 15 sei zu streichen.
§ 14 a.	**Zu § 14 a.**
Wenn eine offene Handelsgesellschaft eine handwerksmäßiges Gewerbe anmeldet, so hat mindestens ein Gesellschafter, welcher die Gesellschaft zu vertreten befugt ist, den für das betreffende Gewerbe erforderlichen Befähigungsnachweis zu erbringen. Diese Voraussetzung muß auch bei dem ferneren	Durch den Umstand, daß § 3 juristischen Personen, zu denen auch die offenen Handelsgesellschaften gezählt werden, gestattet, ein Gewerbe durch einen Stellvertreter oder Pächter zu betreiben, genießen dieselben eine der Tendenz des Befähigungsnachweises entgegenstehende Ausnahmsstellung, die

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

Betriebe des handwerksmäßigen Gewerbes durch eine offene Handelsgesellschaft mindestens bezüglich eines zur Vertretung der Gesellschaft befugten Gesellschafters jederzeit zutreffen.

Das gleiche gilt bei Kommanditgesellschaften von jenen persönlich haftenden Gesellschaftern, welche die Gesellschaft zu vertreten berufen sind.

Der Betrieb von handwerksmäßigen Gewerben auf Grund von Anmeldungen, welche vor dem Wirksamkeitsbeginne dieses Gesetzes erfolgt sind, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

Anträge der III. Abteilung.

dadurch beseitigt werden soll, daß bei Anmeldung eines handwerksmäßigen Gewerbes durch eine offene Handelsgesellschaft mindestens ein zur Vertretung derselben befugter Gesellschafter den für das betreffende Gewerbe erforderlichen Befähigungsnachweis zu erbringen hat. Die gleiche Bestimmung gilt für die zur Vertretung der Gesellschaft bestellten persönlich haftenden Gesellschafter von Kommanditgesellschaften.

Wenn auch zugegeben wird, daß die Forderung, wonach mindestens ein Gesellschafter beim Betriebe eines handwerksmäßigen Gewerbes durch eine Handelsgesellschaft den Befähigungsnachweis besitzen müsse, dem Grundsatze des gleichen Rechtes für alle Gewerbetreibenden entspricht, so sprechen doch sehr gewichtige Gründe dagegen, daß der den Befähigungsnachweis besitzende Gesellschafter auch zur Vertretung der Gesellschaft befugt sein müsse. Die Handelsgesellschaften zum Betriebe eines handwerksmäßigen Gewerbes bedürfen zu ihrer Lebensfähigkeit stets der Vereinigung eines Fachmannes mit einer kapitalskräftigen, kaufmännisch geschulten Persönlichkeit, die für den Absatz der Erzeugnisse zu sorgen hat.

Dieser Gesellschafter bedarf zur Erfüllung seiner Aufgabe einer größeren Dispositionsfähigkeit nach außen und behält sich das Vertretungsrecht der Gesellschaft schon deshalb oft allein vor, weil er an der Erhaltung des eingebrachten Kapitals am meisten interessiert ist und zur Vertretung der die Gesellschaft belastenden Interessen aus der Kreditgewährung und -benützung weit mehr befähigt erscheint, als der bloß mit der Herstellung qualitätsmäßiger und preiswürdiger Waren beschäftigte Handwerksmeister.

Vom sachlichen Standpunkte besteht daher für den kaufmännischen Geschäftsleiter kein Bedürfnis für die Befähigung zum Handwerksbetriebe, wohl aber jenes zur Vertretung der Gesellschaft, während der Gesellschafter, welcher die Produktion leitet, wieder nur die technische Befähigung, aber kein Vertretungsrecht braucht, da er sich mit Geschäftsabschlüssen gewöhnlich nicht zu befassen hat. Es kann daher auch nicht Sache der Gesetzgebung sein, in die handelsgesetzlich geregelten Privatrechte der Mitglieder einer Handelsgesellschaft bestimmend einzugreifen. Ihre Aufgabe ist es vielmehr, den Inhabern der Firma zu überlassen, ihre Rechte und Funktionen dem Gedeihen des Geschäftsbetriebes entsprechend untereinander aufzuteilen. Sache des öffentlichen Rechtes kann es nur sein, zu verhindern, daß der in § 14 vorgeschriebene Befähigungsnachweis durch die Betriebsform nicht umgangen werden kann.

In Beziehung auf die Forderung, daß auch beim ferneren Betriebe des handwerksmäßigen Gewerbes stets ein Gesellschafter im Besitze des Befähigungsnachweises sein müsse, erscheint es geboten, dem durch Ausscheiden dieses Gesellschafters verbleibenden

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
	Gesellschafter eine angemessene Frist zur Gewinnung eines gesetzlich befähigten Gesellschafters oder zur Liquidation des Gewerbes einzuräumen.
	Mit der Bemerkung, daß selbst der VI. Allgemeine österreichische Gewerbetag vom Jahre 1899 in einer Resolution zu § 14 (Seite 76) beschlossen hat: „Bei offenen Handelsgesellschaften oder bei Kommanditgesellschaften hat stets mindestens einer der offenen Gesellschafter den Befähigungsnachweis zu erbringen“
	daß demnach der Entwurf über die Forderung des Gewerbetages noch hinausgeht, wird im Grunde vorstehender Ausführungen der Antrag gestellt:
	§ 14a, Absatz 1 habe zu lauten:
	Wenn eine offene Handelsgesellschaft ein handwerksmäßiges Gewerbe anmeldet, so hat mindestens ein Gesellschafter den für das betreffende Gewerbe erforderlichen Befähigungsnachweis zu erbringen. Diese Voraussetzung muß bei dem ferneren Betriebe des handwerksmäßigen Gewerbes durch eine offene Handelsgesellschaft mindestens bezüglich eines Gesellschafters jederzeit zutreffen. Zur Erfüllung vorstehender Bestimmung wird, im Falle der Gesellschafter, welcher den Befähigungsnachweis erbracht hat, ausgeschieden ist, eine Frist bis zu sechs Monaten erteilt.
§ 14 b.	
Die Gewerbebehörde hat vor Ausfertigung des Gewerbescheines für ein handwerksmäßiges Gewerbe, wenn ihr die zweifellose Stichhältigkeit des beigebrachten Nachweises der Befähigung nicht genügend dargetan erscheint, von der betreffenden Genossenschaft ein Gutachten hierüber einzuholen. Wenn das Gutachten der Genossenschaft binnen 14 Tagen nach Zustellung des Auftrages nicht erstattet worden ist, hat die Gewerbebehörde ohne Bedachtnahme auf ein später einlangendes Gutachten mit der Entscheidung vorzugehen.	
§ 15.	
Punkt 14.	
Die Darstellung von Giften und die Zubereitung der zur arzneilichen Verwendung bestimmten Stoffe und Präparate, sowie der *Verkauf* von beiden, insofern dies nicht ausschließlich den Apothekern vorbehalten ist; dann die Erzeugung und der Verschleiß von künstlichen Mineralwässern.	

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
§ 20.	
Absatz 1.	Zu § 20, Absatz 1.
Zu der Übertragung der im § 16, lit. c, d, e aufgezählten Gast- und Schankgewerbe sowie Kaffeeschänken in ein anderes Lokale innerhalb derselben Ortschaft ist zwar keine neue Konzession zu erwerben, jedoch die Genehmigung der Gewerbebehörde einzuholen, welche dabei auf die Eignung des Lokales, in welchem das Gewerbe betrieben werden soll, auf die Straße, Gasse oder den Platz, wo das Lokale sich befindet, und auf die Tunlichkeit der polizeilichen Überwachung *sowie auf das Bedürfnis der Bevölkerung insoweit es sich für die nähere Umgebung der neuen Betriebsstätte herausstellt, Rücksicht zu nehmen hat.*	In diesem Paragraphen wird die für neue Gast- und Schankgewerbekonzessionen im § 18, Absatz 3 statuierte Rücksichtnahme auf den Lokalbedarf auch auf die Übertragung der im § 16, lit. c, d, e, aufgezählten Gast- und Schankgewerbe, sowie Kaffeeschänken ausgedehnt. Damit wird einem oftbegehrten begründeten Wunsche der Schankgewerbetreibenden entsprochen, für welche die Konkurrenz gleich nachteilig ist, ob sie im Wege der Übertragung oder der Neuerrichtung eines Schankgewerbes in unmittelbarer Nähe entsteht. Die Möglichkeit, einen Gastwirt, der sich oft mit großen Opfern einen Kundenkreis erworben hat, in seinem Besitzstande zu stören, und die Früchte seiner Tätigkeit mitzugenießen, wird dadurch tunlichst beseitigt. Gleiche Berücksichtigung verdienen aber auch die zu § 16 gehörigen Berechtigungen b) Verabreichung von Speisen und f) Verabreichung von Kaffee, Tee Schokolade ꝛc., da für dieselben die gleichen Gründe sprechen. Endlich wird auch eine bessere Stilisierung des Schlußsatzes mit dem Antrage verbunden: § 20, Absatz 1 habe zu lauten: **Zu der Übertragung der im § 16, lit. b, c, d, e, f aufgezählten Gast- und Schankgewerbe, sowie Kaffeeschänken in ein anderes Lokale innerhalb derselben Ortschaft, ist zwar keine neue Konzession zu erwerben, jedoch die Genehmigung der Gewerbebehörde einzuholen, welche dabei auf die Eignung des Lokales, in welchem das Gewerbe betrieben werden soll, auf die Straße, Gasse oder den Platz, wo das Lokale sich befindet, und auf die Tunlichkeit der polizeilichen Überwachung sowie auf das Bedürfnis der Bevölkerung in der näheren Umgebung der neuen Betriebsstätte Rücksicht zu nehmen hat.**
§ 20 a.	Zu § 20 a.
Zur Ausübung des Gast- und Schankgewerbes bei einzelnen vorübergehenden Gelegenheiten (Volksfesten, Märkten u. s. w.) durch Personen, welche in derselben oder in einer benachbarten Gemeinde ein solches Gewerbe betreiben, genügt eine von der Gewerbebehörde nach Würdigung des hinsichtlich der angestrebten Gewerbeausübung bestehenden Bedürfnisses auszufertigende Lizenz, in welcher die betreffende Gelegenheit, der Ort, wo der Betrieb stattfinden soll, und die Gültigkeitsdauer genau anzugeben sind.	Da die vorübergehende Ausübung des Gast- und Schankgewerbes in größeren Städten auch in den bei Bauten errichteten Kantinen häufig stattfindet, erscheint der Antrag begründet: **§ 20 a, dritte Zeile sei nach dem Worte „Märkten" das Wort „Baukantinen" einzuschalten.**

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

§ 21 a.

Gewerbemäßige Dienst- und Stellenvermittlung.

Die gewerbemäßig betriebene Dienst- und Stellenvermittlung bildet ein konzessioniertes Gewerbe.

Zum Antritte dieses Gewerbes wird nebst der Erfüllung der zum selbständigen Betriebe für alle Gewerbe vorgeschriebenen Bedingungen (§ 2 bis 10) eine genügende allgemeine Bildung und Verläßlichkeit mit Beziehung auf das Gewerbe gefordert.

Bei Verleihung der Konzession ist überdies auf die Lokalverhältnisse Bedacht zu nehmen und ist dieselbe auch davon abhängig, daß vom Standpunkte der Sicherheits-, Gesundheits- und Sittlichkeitspolizei gegen den beabsichtigten Gewerbebetrieb kein Anstand obwaltet.

Die Konzession kann auch auf Widerruf erteilt werden.

Die Verleihung der Konzessionen wird in erster Instanz den politischen Landesbehörden übertragen.

§ 21 b.

Die Konzessionen können auf die Vermittlung von Dienstplätzen und Stellen überhaupt lauten oder mit Beschränkungen, namentlich auf bestimmte Arten von Dienstplätzen oder Stellen erteilt werden.

Unter welchen Voraussetzungen Konzessionen zur Vermittlung von Ammen erteilt werden können und welchen Kontrollen derartige Geschäftsbetriebe unterliegen, wird durch eine besondere Verordnung festgesetzt werden.

§ 21 c.

Der gleichzeitige Betrieb des Dienst- und Stellenvermittlungsgewerbes mit einem anderen Gewerbe durch dieselbe Person oder in demselben Lokale ist nur gegen besondere Genehmigung der politischen Landesbehörde gestattet.

Konzessionsinhabern, die nicht auch die Berechtigung zur Beherbergung von Fremden besitzen (§ 16, lit. a) ist es nicht gestattet, eine Person weiblichen Geschlechtes, welche nicht ihrem Familienstande, Hausstande oder Dienstpersonale angehört — selbst nur vorübergehend — für eine Nacht in ihrer Wohnung oder den dazu gehörigen Räumlichkeiten zu beherbergen.

§ 21 d.

Das Dienst- und Stellenvermittlungsgewerbe ist in der Regel persönlich von dem Konzessionsinhaber auszuüben. Die Verpachtung eines solchen Gewerbes ist unzulässig.

Anträge der III. Abteilung.

Zu § 21 a bis f.

Mit diesen Bestimmungen wird die gewerbemäßig betriebene Dienst- und Stellenvermittlung, die jetzt zu den Privatgeschäftsvermittlungen zählt, und von der Gewerbeordnung laut Kundmachungspatent Artikel V, lit. f ausgenommen ist, in die Reihe der konzessionierten Gewerbe aufgenommen. Diese Regelung kann im Interesse der arbeitenden Bevölkerung insoweit dieselbe nicht durch öffentliche Arbeitsvermittlungsanstalten unterstützt wird, nur begrüßt, und in der vorgeschlagenen Weise als zweckmäßig bezeichnet werden.

Nur hinsichtlich jener Personen, welche sich im Besitze einer solchen Konzession befinden und nach § 21 f um die Wiederverleihung auf Grund des neuen Gesetzes anzusuchen haben, wäre eine Rücksichtnahme in der Beziehung zu befürworten, daß bei solchen Ansuchen auch auf die Lokalverhältnisse nicht Bedacht zu nehmen wäre, da diese Bedachtnahme doch nur einen Schutz für die bestehenden gegenüber neuen Stellenvermittlungsanstalten gewähren, nicht aber die Konkurrenzverhältnisse unter den bestehenden Gewerben verschieben soll.

Ferner wäre es auch billig, daß die durch den § 21 f betroffenen Lizenzbesitzer durch die Gewerbebehörde von dieser Gesetzesbestimmung rechtzeitig verständigt werden, damit sie nicht infolgedessen, daß sie von dem Inslebentreten des neuen Gesetzes keine Kenntnis erlangt haben, ihrer Gewerbeberechtigung verlustig werden.

Es wird daher beantragt:

§ 21 f, erster Absatz, habe zu lauten:

Personen, welche eine Bewilligung zum Betriebe der Dienst- und Stellenvermittlung bereits auf Grund der früheren Vorschriften besitzen, sind von der Behörde zu erinnern, binnen zwei Monaten nach Beginn der Wirksamkeit dieses Gesetzes um Verleihung einer Konzession im Sinne desselben bei der zuständigen Gewerbebehörde einzuschreiten; doch ist bei diesem Anlasse von dem Nachweise der genügenden allgemeinen Bildung, sowie von der Bedachtnahme auf die Lokalverhältnisse abzusehen.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
Dagegen kann die Ausübung des Gewerbes durch einen Stellvertreter von der politischen Landesbehörde aus wichtigen Gründen genehmigt werden.	
§ 21 e.	
Jeder Bewerber um ein Dienst- und Stellenvermittlungsgewerbe hat der Verleihungsbehörde unter einem mit dem Konzessionsansuchen eine Geschäftsordnung zur Genehmigung vorzulegen, in der namentlich die Höhe und die Bedingungen der vom Gewerbeinhaber in seinem Geschäftsbetriebe beanspruchten Gebühren und, wenn neben der Dienst- und Stellenvermittlung ein Gast- und Schankgewerbe betrieben wird (§ 21 c), auch der Preistarif für Kost und Beherbergung genau festgesetzt sein müssen.	
Diese Geschäftsordnung ist im Betriebslokale anzuschlagen.	
Jede Änderung der Geschäftsordnung bedarf der vorherigen Genehmigung der politischen Landesbehörde.	
§ 21 f.	
Personen, welche eine Bewilligung zum Betriebe der Dienst- und Stellenvermittlung bereits auf Grund der früheren Vorschriften besitzen, haben binnen zwei Monaten nach Beginn der Wirksamkeit dieses Gesetzes um die Verleihung einer Konzession im Sinne desselben bei der zuständigen Gewerbebehörde einzuschreiten; doch ist bei diesem Anlasse von dem Nachweise der genügenden allgemeinen Bildung abzusehen.	
Läuft die vorerwähnte Frist ab, ohne daß ein solches Einschreiten erfolgte, so gilt die früher erteilte Bewilligung als erloschen und ist der Geschäftsbetrieb einzustellen.	
§ 23.	
Absatz 3.	
Bei Verleihung der im § 15, Punkte 1, 2, 3, 4, 7, 9, 12, 13, 15 und 16 erwähnten Gewerbe *sowie bei Verleihung des im Punkte 14 angeführten Gewerbes des Verkaufes von Giften und zur arzneilichen Verwendung bestimmten Stoffen und Präparaten* ist überdies auf die Lokalverhältnisse Bedacht zu nehmen; die Verleihung der im § 15 aufgeführten Gewerbe ist ferner davon abhängig, daß vom Standpunkte der Sicherheits-, Sittlichkeits-, Gesundheits-, Feuer- oder Verkehrspolizei gegen den beabsichtigten Gewerbebetrieb kein Anstand obwaltet.	
§ 23 a.	
Vor Verleihung eines konzessionierten Gewerbes, zu dessen Antritt eine besondere Befähigung gefordert wird (§ 23, Alinea 1), hat die Gewerbebehörde, wenn ihr die zweifellose Stichhältigkeit des beigebrachten Nachweises der Befähigung nicht genügend	

Regierungsentwurf.

dargetan erscheint, von der betreffenden Genossenschaft ein Gutachten hierüber einzuholen. Wenn das Gutachten der Genossenschaft binnen 14 Tagen nach Zustellung des Auftrages nicht erstattet worden ist, hat die Gewerbebehörde ohne Bedachtnahme auf ein später einlangendes Gutachten mit der Entscheidung vorzugehen.

Ferner ist vor der Erteilung der Konzession für solche Gewerbe, bei deren Verleihung auf die Lokalverhältnisse Bedacht zu nehmen ist (§ 23, Alinea 3), die Gemeinde des Standortes des Gewerbes einzuvernehmen.

§ 36.

Umfang und Ausübung der Gewerberechte.

Der Umfang eines Gewerberechtes wird nach dem Inhalte des Gewerbescheines oder der Konzession *unter Beobachtung* der in den nachstehenden Paragraphen enthaltenen Bestimmungen beurteilt.

Über Anzeigen von Gewerbetreibenden wegen Störung in ihren Gewerberechte durch andere Gewerbetreibende hat die Gewerbebehörde das im achten Hauptstücke vorgesehene Amt zu handeln.

Wenn sie jedoch hiebei Zweifel über die einzelnen Befugnisse eines Gewerbes hegt, hat sie die Angelegenheit der politischen Landesbehörde vorzulegen, welche, wenn sie selbst den Umfang des in Frage kommenden Gewerberechtes für unzweifelhaft hält, der Gewerbebehörde die entsprechenden Aufklärungen erteilt. Findet jedoch die Landesbehörde, daß Zweifel über den Umfang des Gewerbes tatsächlich bestehen, so entscheidet sie selbst über den Umfang des Gewerberechtes nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer, welche ihrerseits vor Abgabe des Gutachtens die betreffenden Genossenschaften hört.

In gleicher Weise hat die Landesbehörde auch über begründete Ansuchen von Gewerbegenossenschaften über den zweifelhaften Umfang der Gewerberechte dann zu entscheiden, wenn diese Genossenschaft behauptet, daß Störungen in den Gewerberechten ihrer Mitglieder durch andere Gewerbetreibende stattfinden.

Anträge der III. Abteilung.

Zu § 36.

In diesem Paragraphen wird das Anzeigerecht der Gewerbetreibenden gegen Eingriffe in ihre Gewerberechte seitens anderer Gewerbetreibender, welches mit dem Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 28. März 1888, Z. 1071, anerkannt wurde, statuiert, und die Gewerbebehörde zur Amtshandlung in solchen Fällen berufen. Befindet sich letztere über die einzelnen Gewerbebefugnisse im Zweifel, so hat sie sich an die politische Landesbehörde zu wenden, welche die entsprechenden Aufklärungen erteilt.

Die Entscheidungen der Behörde zweiter Instanz werden auf jene Fälle beschränkt, in welchen diese Behörde selbst Zweifel über den Umfang der Gewerberechte findet, und bleiben an die Anhörung der Handels- und Gewerbekammer, welche vor Abgabe ihres Gutachtens die Genossenschaften einzuvernehmen hat, gebunden.

Gegen diese Bestimmungen ist um so weniger einzuwenden, als sie zu der ersehnten Entlastung der Handelskammern führen, welche von den Gewerbebehörden derzeit mit der Erteilung von Gutachten in solchen Fällen sehr erheblich in Anspruch genommen werden. Die Kammern werden in Hinkunft derartige Gutachten nur an die politische Landesbehörde zu erteilen haben, falls dieselbe über den Umfang des betreffenden Gewerberechtes im Zweifel wäre.

Die Fassung des zweiten Absatzes ist jedoch nicht ganz zutreffend, denn die Gewerbestörungen werden in den seltensten Fällen als eine Behinderung in der Ausübung der eigenen Gewerbeberechtigung, sondern vielmehr als eine unerlaubte Konkurrenz anderer Gewerbetreibender empfunden, welche gewöhnlich alle übrigen Gewerbetreibenden derselben Branche ebenso wie den Anzeiger selbst benachteiligt. Es wird daher beantragt:

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

Anträge der III. Abteilung.

§ 36, Absatz 2 und 4 sollen folgenden Wortlaut erhalten:

Absatz 2.

Über Anzeigen von Gewerbetreibenden, welche sich durch eine Überschreitung der Gewerbebefugnisse anderer Gewerbetreibender benachteiligt erachten, hat die Gewerbebehörde im Sinne des achten Hauptstückes amtszuhandeln.

Absatz 4.

In gleicher Weise hat die Landesbehörde auch über begründete Ansuchen von Gewerbegenossenschaften über den zweifelhaften Umfang der Gewerberechte dann zu entscheiden, wenn die Genossenschaft behauptet, daß ihre Mitglieder durch eine Überschreitung der Gewerbebefugnisse seitens anderer Gewerbetreibender benachteiligt werden.

§ 38.

Die Anmeldung eines Handelsgewerbes ohne Beschränkung auf bestimmte Waren oder bestimmte Kategorien von Waren begreift das Recht zum Handel mit allen im freien Verkehre gestatteten und rücksichtlich des Verschleißes nicht an eine besondere Bewilligung (Konzession) gebundenen Waren in sich.

Die Anmeldung eines auf bestimmte Waren oder eine bestimmte Kategorie von Waren beschränkten Handelsgewerbes berechtigt bloß zum Handel mit den betreffenden Waren.

Der Inhaber eines Handelsgewerbes im engeren Sinne (§ 1, Alinea 3) darf die Herstellung oder Verarbeitung von Gewerbeerzeugnissen nur dann betreiben *und Abänderungen oder Reparaturen an denselben nur dann ausführen, wenn er das betreffende Produktionsgewerbe im Sinne der bestehenden Vorschriften, sofern es sich also um ein handwerksmäßiges Gewerbe handelt, im Sinne des § 14 angemeldet hat.*

Zu § 38, Absatz 3.

Die neue Fassung des dritten Absatzes ist insoferne als eine Verbesserung der in Geltung stehenden anzusehen, als sie die Auffassung, daß der Inhaber eines Handelsgewerbes auch zur Erzeugung von Waren berechtigt ist, wenn dieselben nicht handwerksmäßig hergestellt werden, ausschließt. Der jetzige Wortlaut des dritten Absatzes bestimmt nämlich, daß der Inhaber eines Handelsgewerbes die handwerksmäßige Herstellung oder Verarbeitung von Gewerbeerzeugnissen nur dann betreiben darf, wenn er den Vorschriften des § 14 bezüglich der handwerksmäßigen Gewerbe entsprochen hat. Hieraus läßt sich die Folgerung ableiten, daß jede andere Herstellung von Waren an keine Bedingung geknüpft ist.

Aber auch die neue Fassung ist verbesserungsbedürftig, weil sie nur Selbstverständliches ausspricht. Nachdem im vierten Absatze die Berechtigungen für den Inhaber eines Handelsgewerbes im einzelnen angeführt werden, sollte im dritten Absatze nur das Verbot der Herstellung oder Verarbeitung von Gewerbeerzeugnissen, sowie der Vornahme von Abänderungen und von Reparaturen an denselben statuiert werden. Demgemäß wird der Antrag gestellt:

§ 38, Absatz 3 habe zu lauten:

Dem Inhaber eines Handelsgewerbes im engeren Sinne (§ 1, Alinea 3) ist die Herstellung oder Verarbeitung von Gewerbeerzeugnissen, sowie die Vornahme von Abänderungen oder Reparaturen an solchen untersagt.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

Er ist jedoch berechtigt, Bestellungen auf Gewerbeerzeugnisse, zu deren Verkauf er nach seiner Gewerbeanmeldung befugt ist, zu übernehmen und zu diesem Zwecke auch das Maß zu nehmen, vorausgesetzt, daß er die bestellten Waren durch befugte selbständige Gewerbetreibende herstellen läßt, welchen er zu diesem Behufe die erforderlichen Stoffe oder sonstigen Behelfe beigeben kann. Mit der gleichen Beschränkung ist er ferner berechtigt, die Ausführung von Abänderungen oder Reparaturen an den von ihm gelieferten Erzeugnissen zu übernehmen und zu diesem Zwecke auch das Maß zu nehmen.

Das im vorhergehenden Alinea erwähnte Recht steht bezüglich der Kleider und Schuhwaren den Inhabern von Handelsgewerben nicht zu.

Die gewerberechtliche Regelung des Konfektionsgewerbes erfolgt durch ein besonderes Gesetz.

Anträge der III. Abteilung.

Zu Absatz 4, 5 und 6 des § 38.

Im vierten Absatze werden als Rechte des Inhabers eines Handelsgewerbes die Übernahme von Bestellungen auf Gewerbeerzeugnisse, sowie das Maßnehmen, ferner die Übernahme von Abänderungen oder Reparaturen bezeichnet. Da nun der fünfte Absatz bestimmt, daß das im vorhergehenden Alinea erwähnte Recht den Kleider- und Schuhwarenhändlern nicht zusteht, so würden dieselben auch keine Bestellungen übernehmen dürfen, was doch nicht beabsichtigt werden kann, da der Kaufmann ohne die Berechtigung zur Übernahme von Bestellungen sein Gewerbe nicht ausüben könnte. Die Beschränkung des Absatzes 5 soll sich jedenfalls nur auf das Recht des Maßnehmens, ferner der Übernahme von Abänderungs- und Reparaturarbeiten beziehen und eine Ausnahme zu Gunsten des Kleider- und Schuhmachergewerbes schaffen, welche durch die Beschlüsse des VI. Allgemeinen österreichischen Gewerbetages für alle handwerksmäßigen Erzeugnisse verlangt wird, deren Handel einschließlich der Vorarbeiten, wie Maßnehmen für Schuhe und Kleider, Zeichnungen und Messungen für Wohnungsräume und Einrichtungsgegenstände aller Art, sowie der Reparaturen dieser Erzeugnisse dem Handwerker allein vorbehalten bleiben soll.

Es könnte also nur ein kleiner Teil dieser Wünsche und auch dieser nur zu Gunsten zweier handwerksmäßiger Gewerbe mit der Ausnahme des fünften Absatzes erfüllt werden. Dieser Umstand zeigt schon deutlich, daß die Schaffung von ungleichen Rechten in der Ausübung des Handelsgewerbes ein Experiment ist, das niemanden befriedigen wird, denn ob die Wirkungen dieser Ausnahme dem Kleider- und Schuhmachergewerbe einen nennenswerten Vorteil sichern werden, ist fraglich, weil in Kleider- und Schuhwarenhandlungen in der Regel nur fertige Erzeugnisse gekauft werden, wozu kein Maßnehmen erforderlich ist. Gewiß werden aber alle übrigen Gewerbe, denen nicht die gleiche Berücksichtigung zuteil werden soll, sich mit Recht darüber beschweren, und ihre Agitation nach wie vor der Gewerbegesetzreform fortsetzen. Als solche werden die Möbeltischler zunächst zu bezeichnen sein, wie schon aus dem erwähnten Beschluß des Gewerbetages hervorgeht, weil sie „Zeichnungen und Messungen für Wohnungsräume und Einrichtungsgegenstände aller Art" ausführen und die Konkurrenz der Möbelhändler auch bei ihnen nicht beliebt ist. An manchen anderen Gewerbetreibenden, welche sich anschließen werden, dürfte es nicht fehlen.

Da nun vorauszusehen ist, daß durch solche Beschränkungen für den Handel ein Gebiet geschaffen würde, auf welchem der Kampf gegen denselben an Boden gewinnt, und in der Überzeugung, daß der

Digitized by Google

Schutz des Handels von der größten Bedeutung für die Entwicklung von Industrie und Gewerbe ist, kann die Einführung eines beschränkten Rechtes für den Betrieb gewisser Handelsgewerbe grundsätzlich nicht befürwortet werden.

Der Kleiderhandel im Detail würde durch die Beschränkung des Absatzes 5 gewiß sehr schwer getroffen werden, da eine Abänderung der fertig lagernden Kleider sich häufig als notwendig herausstellt. Da dieselbe aber vom befugten Kleidermacher ausgeführt werden muß, so wird diesem Gewerbe mit der Belassung des geltenden Rechtes für die Kleiderhändler keine Arbeit entzogen. Auch der Schuhwarenhandel würde sehr leiden, wenn die Übernahme von Reparaturen nicht zulässig wäre, nicht bloß wegen des geringen Gewinnentganges bei denselben, sondern weil viele Käufer Bedenken tragen würden, neue Schuhe in einem Geschäfte zu kaufen, welches die Reparaturen an denselben nicht übernehmen darf.

Zum 4. Absatz.

Die Bestimmung des vierten Absatzes, nach welcher der Inhaber eines Handelsgewerbes die Waren durch befugte selbständige Gewerbetreibende herstellen lassen muß, erscheint einer Ergänzung bedürftig, da manche Artikel durch die Hausindustrie deren Benachteiligung wohl nicht beabsichtigt wird hergestellt werden.

Zum 6. Absatz.

Für die Ankündigung der gewerblichen Regelung des Konfektionsgewerbes durch ein besonderes Gesetz liegt keine Veranlassung vor, da ein solches Gesetz auch ohne dieselbe jederzeit geschaffen werden kann, wenn die Notwendigkeit erkannt wird. Da die Grundzüge eines solchen Gesetzes unbekannt sind, entzieht sich diese Frage jeder Beurteilung.

Im Sinne dieser Ausführungen werden folgende Anträge gestellt:

§ 38, Absatz 4, habe zu lauten:

Er ist jedoch berechtigt, Bestellungen auf Gewerbeerzeugnisse, zu deren Verkauf er nach seiner Gewerbeanmeldung befugt ist, zu übernehmen und zu diesem Zwecke auch das Maß zu nehmen, vorausgesetzt, daß er die Waren durch befugte selbständige Gewerbetreibende oder im Wege der Hausindustrie (§ 1, Absatz 3) herstellen läßt, in welchen Fällen er zu diesem Behufe die erforderlichen Stoffe oder Behelfe beigeben kann. Mit der gleichen Beschränkung ist er ferner berechtigt, die Ausführung von Abände-

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
	rungen oder Reparaturen an den von ihm gelieferten Erzeugnissen zu übernehmen und zu diesem Zwecke auch das Maß zu nehmen.
	§ 38, Absatz 5 und 6, hätten zu entfallen.
Der Umfang der Berechtigung der Detailhandelsgewerbe mit geringerem Warenvorrate und mit der Beschränkung auf den Verkauf geringwertiger Produkte bei einem lediglich lokalen Betriebe (Gemischtwarenverschleiß, Greisler-, Fragner- oder Höcklergewerbe, Viktualienhandel u. dgl.) kann im Verordnungswege nach Einvernehmung der Handels- und Gewerbekammern und der beteiligten Genossenschaften festgesetzt werden.	
Mit dem Zeitpunkte, in welchem die im vorhergehenden Absatze erwähnte Verordnung in Kraft tritt, dürfen auch die bereits bestehenden, durch dieselben geregelten Detailhandelsgewerbe nur in dem dort bezeichneten Umfange ausgeübt werden.	
§ 39.	
Feste Betriebsstätten.	
Diejenigen, welche freie oder handwerksmäßige Gewerbe betreiben, können in der Gemeinde ihres Standortes mehrere feste Betriebsstätten (Werkstätten oder Verkaufslokale) halten und dieselben innerhalb der Gemeinde *oder des Gewerbebezirkes* an einen anderen Standort verlegen.	
In allen Fällen ist jedoch der Gewerbebehörde hievon die Anzeige zu erstatten.	
Die Verlegung eines eine feste Betriebsstätte bedingenden konzessionierten Gewerbes an einen andern Standort in derselben Gemeinde oder in demselben Gewerbebezirke kann nur nach eingeholter Genehmigung der Gewerbebehörde erfolgen.	
Wenn es sich um die Verlegung eines konzessionierten Gewerbes handelt, bei dessen Verleihung auf die Lokalverhältnisse Bedacht zu nehmen ist (§ 23, Alinea 3), hat die Gewerbebehörde vor der Erteilung der Genehmigung hiezu die Gemeinde des Standortes des Gewerbes einzuvernehmen.	
§ 42.	Zu § 42.
Für die Ausübung des Rauchfangkehrergewerbes kann die politische Landesbehörde aus feuerpolizeilichen Rücksichten nach Anhörung der für dieses Gewerbe bestehenden Genossenschaft und der Gemeindevertretungen eine bezirksweise Abgrenzung verfügen, welche sich in der Regel nicht über das Gebiet eines politischen Bezirkes hinaus erstrecken darf.	Die Einführung der Kehrbezirke soll künftig nicht mehr von dem Antrage der Gemeindevertretungen größerer Städte abhängig sein, sondern dem Ermessen der politischen Landesbehörde überlassen bleiben, welche an die Anhörung der Genossenschaft und der Gemeindevertretung gebunden ist.

Regierungsentwurf.

Eine solche Abgrenzung kann im Falle des Bedürfnisses von der politischen Landesbehörde aus sanitätspolizeilichen Rücksichten nach Anhörung der betreffenden Genossenschaft und der Gemeindevertretungen auch für die Ausübung des Kanalräumergewerbes (Senkgrubenräumergewerbes) verfügt werden.

Derartige Abgrenzungen haben die Folge, daß innerhalb jedes abgegrenzten Bezirkes nur jene *Gewerbeinhaber* der betreffenden Kategorie berechtigt sind, Arbeiten zu verrichten, welche in *dem Bezirke* ihren Standort haben.

Die Veränderung oder Aufhebung dieser bezirksweisen Abgrenzungen kann von der politischen Landesbehörde nach Anhörung der bestehenden Genossenschaft und der Gemeindevertretungen verfügt werden, ohne daß den betreffenden Gewerbetreibenden deshalb ein Entschädigungsanspruch zusteht.

§ 51.

Festsetzung von Maximaltarifen.

Für den Kleinverkauf von Artikeln, die zu den notwendigsten Bedürfnissen des täglichen Unterhaltes gehören, dann für die Rauchfangkehrer-, Kanalräumer-, Abdecker-, Transport- und Plazdienstgewerbe können Maximaltarife festgesetzt werden.

Diese Festsetzung hat für die Rauchfangkehrer- und Kanalräumergewerbe jedenfalls dann, und zwar nach Gemeinden zu erfolgen, wenn die bezirksweise Abgrenzung für die betreffenden Gewerbe im Sinne des § 42 verfügt wird.

Die in den vorstehenden Absätzen erwähnten Tarife werden *nach Anhörung* der Gemeindevertretungen und nach Einvernehmung der Handels- und Gewerbekammer und der betreffenden Genossenschaften unter Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse von der politischen Landesbehörde festgestellt und haben nur für das Gebiet der betreffenden Gemeinden bis auf Widerruf Geltung.

Bezüglich der in einzelnen Gemeinden für die Fleischausschrotung und Brotbäckerei bestehenden Einrichtung der Verpachtung bleiben die besonderen Vorschriften maßgebend.

§ 54.

Regelung einzelner Gewerbe.

Absatz 1.

In welcher Weise die Inhaber von Trödler- und Pfandleihergewerben, *dann von Dienst- und Stellungsvermittlungsgewerben* ihre Bücher zu führen,

Anträge der III. Abteilung.

Die Beschränkung der Ausübung des Rauchfangkehrer- und Kanalräumergewerbes auf den Bezirk des Standortes sollte jedoch für die Fälle der dringenden Not, welche bei einer Feuer- oder Wassergefahr eintreten kann, entfallen. Deshalb wird beantragt:

§ 42, Absatz 3 sei durch die Zusatzbestimmung zu ergänzen:

In Fällen dringender Not können Rauchfangkehrer und Kanalräumer auch außerhalb ihres Bezirkes zur Hilfeleistung herangezogen werden.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.

und welcher polizeilichen Kontrolle über den Umfang und die Art ihres Geschäftsbetriebes sie sich zu unterwerfen haben, wird im Verordnungswege festgesetzt.

§ 56.

Übergang der Gewerbe.

Nach dem Tode eines Gewerbetreibenden hat der Erbe oder Legatar, wenn er das Gewerbe fortführen will, dasselbe auf eigenen Namen neu anzumelden.

Desgleichen hat eine neue Anmeldung stattzufinden, wenn ein Gewerbeetablissement durch Akte unter Lebenden auf einen andern übertragen wird.

Ist das Gewerbe ein konzessioniertes, so bedarf es in beiden Fällen einer neuen Konzession.

Die Witwe eines Gewerbetreibenden kann, sofern sie von dem letzteren nicht aus ihrem Verschulden gerichtlich geschieden war, für die Dauer des Witwenstandes ein konzessioniertes oder handwerksmäßiges Gewerbe auf Grund des auf den Namen des verstorbenen Gewerbetreibenden lautenden Konzessionsdekretes oder Gewerbescheines gegen bloße Anzeige an die Gewerbebehörde fortführen. Ebenso kann, wenn eine Witwe nicht vorhanden ist, oder dieselbe ihr Recht nicht ausüben will, ein konzessioniertes oder handwerksmäßiges Gewerbe für Rechnung der minderjährigen Erben oder Legatare des verstorbenen Gewerbetreibenden bis zu ihrer erreichten Großjährigkeit gegen bloße Anzeige an die Gewerbebehörde fortgeführt werden.

Wenn ein Gewerbetreibender sowohl eine Witwe, welche nicht von ihm aus ihrem Verschulden gerichtlich geschieden ist und welche das Gewerbe fortführen will, als auch minderjährige Erben beziehungsweise Legatare hinterläßt, so steht das im vorigen Absatz bezeichnete Recht, wenn der Gewerbetreibende hierüber keine Verfügung trifft, den erwähnten Personen gemeinschaftlich zu. Einzelne der hienach berechtigten Personen können für ihre Person auf dieses Recht verzichten.

Zur Fortführung eines Gewerbes auf Rechnung der Massa während einer Konkurs- oder Verlassenschaftsabhandlung bedarf es *gleichfalls nur einer Anzeige an die Gewerbebehörde.*

In den oben erwähnten Fällen ist, wenn die Natur des Gewerbes es fordert, ein nach § 55 geeigneter Stellvertreter (Geschäftsführer) zu bestellen.

§ 57.

Zurücknahme der Gewerbeberechtigung.

Wenn bei einem Gewerbetreibenden der ursprüngliche und noch fortdauernde Mangel eines der gesetzlichen Erfordernisse des selbständigen Gewerbebetriebes

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.

nachträglich zum Vorscheine kommt, kann der Fortbetrieb des Gewerbes *von der Verleihungsbehörde* untersagt und der Gewerbeschein beziehungsweise die Konzession zurückgenommen werden.

Bei den im § 15, Punkte 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 12, 13, 15 und 16, *dann § 21 a* angeführten Gewerben kann die Konzession auch dann zurückgenommen werden, wenn das Gewerbe binnen sechs Monaten und bei dem in § 15, Punkt 3, angeführten Gewerbe, wenn dasselbe binnen zwei Monaten nach der Erteilung desselben nicht in Betrieb gesetzt oder wenn später durch ebenso lange Zeit der Betrieb ausgesetzt wird.

Sofern ein Gewerbe auf Grund des § 24 an eine Konzession gebunden wird, kann im Verordnungswege bestimmt werden, daß, wenn ein solches Gewerbe binnen sechs Monaten nach seiner Erteilung nicht in Betrieb gesetzt oder wenn später durch eben so lange Zeit der Betrieb ausgesetzt wird, die Konzession von der Verleihungsbehörde zurückgenommen werden kann.

§ 75 a.

Gewerbliche Fortbildungsschulen.

Die Gewerbeinhaber sind verpflichtet, den Hilfsarbeitern bis zum vollendeten 18. Lebensjahre zum Besuche der bestehenden *allgemein* gewerblichen *Fortbildungsschulen (beziehungsweise* Vorbereitungskurse), *sowie der fachlichen Fortbildungsschulen* die erforderliche Zeit einzuräumen.

Den genannten Anstalten sind die bestehenden gleichartigen Lehranstalten für den Unterricht in den weiblichen Hand- und Haushaltungsarbeiten gleichzuhalten.

§ 98 a.

Nach Absatz 1.

Der Handelsminister ist ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Minister des Innern nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammern, im Verordnungswege auszusprechen, daß für bestimmte Gewerbe, für welche die Lehrzeit von der Genossenschaft mit mehr als drei bis zum höchstzulässigen Ausmaße von vier Jahren festgestellt wird, die gleiche Dauer der Lehrzeit auch in den im Sprengel der betreffenden Genossenschaft gelegenen gleichartigen fabriksmäßig betriebenen Gewerbeunternehmungen zur Anwendung gebracht werden kann.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

Anträge der III. Abteilung.

§ 99.

Aufnahme der Lehrlinge.

Absatz 2.

Der Lehrvertrag *ist schriftlich abzuschließen. Ein Exemplar desselben* ist sofort nach Abschluß der Genossenschaftsvorstehung oder, wenn der Lehrherr keiner Genossenschaft angehört, der Gemeindebehörde einzusenden und in dem *hiefür bestimmten* Protokollsbuche *zu verzeichnen.*

Neuer, zwischen dem vorletzten und letzten Alinea einzuschaltender Absatz.

Die Aufnahme großjähriger Lehrlinge hat gleichfalls auf Grund eines schriftlich abgeschlossenen Lehrvertrages zu geschehen, auf welchen die obigen Bestimmungen sinngemäße Anwendung zu finden haben.

§ 99 b.

Pflichten des Lehrlings.

Absätze 4, 5 und 6.

Für jene Lehrlinge, welche *durch eigenes Verschulden einen entsprechenden Unterrichtserfolg nicht erreichen,* kann seitens der Gewerbebehörde auf Grund der von dem betreffenden Schulaufsichtsorgane erstatteten Anzeige die statuten- oder vertragsmäßig festgesetzte regelmäßige Dauer der Lehrzeit verlängert werden.

Die Dauer der im Sinne der vorstehenden Bestimmung verlängerten Lehrzeit darf jedoch nicht mehr als ein *halbes* Jahr betragen.

Eine Verlängerung der Lehrzeit tritt ferner dann, wenn der Lehrling die vorgeschriebene Lehrlingsprüfung nicht vor Beendigung der Lehrzeit bestanden hat, bis zum Zeitpunkte der erfolgreichen Ablegung dieser Prüfung ein.

Zu § 99 b.

Die geltende Gewerbeordnung hat eine Verlängerung der statuten- oder vertragsmäßig festgesetzten Lehrzeit bis zu einem Jahre für den Fall der wiederholten Vernachlässigung des Unterrichtes aus eigenem Verschulden des Lehrlings, sowie auch dann vorgesehen, wenn der Lehrling die durch das Genossenschaftsstatut vorgeschriebene Lehrlingsprüfung nicht besteht. In dem vorliegenden Entwurfe wird diese Verlängerung auf ein halbes Jahr für jene Lehrlinge herabgesetzt, welche durch eigenes Verschulden einen entsprechenden Unterrichtserfolg nicht erreichen, für diejenigen Lehrlinge, welche die vorgeschriebene Lehrlingsprüfung nicht vor Beendigung der Lehrzeit bestanden haben, aber bis zu dem Zeitpunkte der erfolgreichen Ablegung dieser Prüfung ausgedehnt.

Eine Verlängerung der Lehrzeit auf ganz unbestimmte Zeit muß aber als ganz unzulässig bezeichnet werden, weil die hiefür erforderliche Voraussetzung, daß der Mißerfolg bei der Lehrlingsprüfung nur auf einem Verschulden des Lehrlings beruhen könne, in so manchen Fällen ganz unberechtigt wäre. Der Lehrling wird sich die Fertigkeiten, welche zu erlernen ihm Gelegenheit geboten wird, bis zu einem gewissen Grade der Vollkommenheit in der Regel aneignen. Wenn er aber zu Dienstboten- und Taglöhnerarbeiten mehr als zu gewerblichen Arbeitsleistungen verwendet wird, dann liegt die Schuld des Mißerfolges bei der

Digitized by Google

Prüfung an dem Lehrherrn, und es wäre sehr bedenklich, diesem durch die Verlängerung der Lehrzeit ein Recht zu der fortgesetzt pflichtwidrigen Verwendung des Lehrlings weiter zuzuerkennen und ihm die erwünschte Gelegenheit darzubieten, den Lehrling so lange als möglich seinen eigennützigen Zwecken dienstbar zu machen. Die Verlängerung der Lehrzeit aus dem Titel der nicht bestandenen Prüfung muß derzeit, wo noch alle Erfahrungen über die obligatorische Lehrlingsprüfung mangeln, als verfrüht bezeichnet werden. Die Gewerbeordnung für das Deutsche Reich, welche an die Unterlassung der mit unserer Lehrlingsprüfung identischen Gesellenprüfung zwar nachteilige Folgen knüpft, indem die Befugnis zum Anleiten von Lehrlingen und die Erwerbung des Meistertitels von derselben abhängig ist, hat aber den Prüfungszwang nicht auferlegt und dies mit den Worten in den Motiven zu dem Gesetze begründet: „Ein unmittelbarer Zwang zur Ablegung der Prüfung konnte der Natur der Sache nach nicht vorgeschrieben werden."

Wenn man aber schon von der Ansicht ausgeht, daß der Eifer unserer Lehrlinge ohne den Prüfungszwang nicht genügend angeregt werden kann, so muß dieser doch nicht mit der Verlängerung der Lehrzeit im Zusammenhange stehen. Diese Maßregel wird den Wert der obligatorischen Prüfung sogar herabsetzen, denn das Niveau derselben wird angesichts der Strafe der Lehrzeitverlängerung kaum die durchschnittliche Höhe der Leistungsfähigkeit eines Lehrlings erreichen dürfen, da es doch ein für die Genossenschaft beschämender Zustand wäre, wenn die Mehrzahl der Prüfungskandidaten die Prüfung nicht bestehen und deshalb nachlernen müßte. Mit dem Wegfall der Strafe des Nachlernens können bei der Prüfung unbedingt höhere Anforderungen gestellt werden und die erfolgreiche Ablegung derselben wird den Charakter einer Auszeichnung erhalten und der Lehrherr, dessen Lehrling die Prüfung nicht bestanden hat, wird sich lange nicht so schuldlos fühlen dürfen, als wenn durch die Strafe des Nachlernens mit der Schuld des Lehrlings gewissermaßen auch die Schuldlosigkeit des Lehrherrn festgestellt wird, obgleich eine genaue Untersuchung auf dieselbe oft das Gegenteil erweisen müßte.

Da mit der Strafe des Nachlernens eine Ungerechtigkeit gegenüber dem Lehrling begangen werden kann, welcher oft schon dadurch gestraft erscheint, daß er einem Lehrherrn überlassen wurde, bei welchem nur wenig Gelegenheit zur Erlernung des Gewerbes geboten ist, so kann deren Einführung in Bezug auf die Lehrlingsprüfung nicht befürwortet werden. Dagegen kann diese Strafe für Lehrlinge, welche durch eigenes Verschulden einen entsprechenden Unterrichtserfolg nicht erreichen, sowie nach dem Antrage des Wiener Magistrates für jene Lehrlinge, welche

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

Anträge der III. Abteilung.

sich in einer Fortbildungsschule derart disziplinwidrig verhalten, daß alle den Schulorganen gebotenen Mittel der Bestrafung versagen, als ganz gerechtfertigt bezeichnet werden, weil in diesen Fällen die Schuld des Lehrlings unzweifelhaft festgestellt werden muß.

Demgemäß werden nachfolgende Anträge gestellt:

§ 99 b, Absatz 4, habe zu lauten:

Für jene Lehrlinge, welche durch eigenes Verschulden einen entsprechenden Unterrichtserfolg nicht erreichen, oder welche sich in der gewerblichen oder fachlichen Fortbildungsschule derart disziplinwidrig verhalten, daß die den Schulorganen zu Gebote stehenden Disziplinarmittel zu einer angemessenen Bestrafung nicht ausreichen, kann seitens der Gewerbebehörde die statuten- oder vertragsmäßig festgesetzte regelmäßige Dauer der Lehrzeit verlängert werden.

§ 99, Absatz 6, hätte zu entfallen.

§ 103 a.

Nach Absatz 1.

Bei Abschluß des neuen Lehrvertrages ist die bisher zurückgelegte Lehrzeit entsprechend zu berücksichtigen.

§ 104.

Lehrzeugnis.

Absatz 2.

Im Falle der Auflösung durch ordnungsmäßige Beendigung des Lehrverhältnisses ist, wenn der Lehrherr einer Genossenschaft angehört, von der Genossenschaftsvorstehung unter Benützung des Lehrzeugnisses beziehungsweise der Lehrzeugnisse, *des Zeugnisses über die mit Erfolg abgelegte Lehrlingsprüfung, sowie* der seitens der Genossenschaft gemäß § 114 gemachten Wahrnehmungen ein Lehrbrief auszustellen.

Zu § 104, Absatz 2.

Es ist nicht klar, welche Wahrnehmungen der Genossenschaft gemäß § 114 bei der Ausstellung des Lehrbriefes benützt werden sollen; wahrscheinlich dürften jene gemeint werden, welche sich auf den Schulbesuch des Lehrlings beziehen, da § 114 d der Genossenschaft die Beaufsichtigung ihrer Unterrichtsanstalten zuweist.

In dieser Voraussetzung würde sich zur Klarstellung bei § 104, Absatz 2, folgende Fassung empfehlen:

Im Falle der Auflösung durch ordnungsmäßige Beendigung des Lehrverhältnisses ist, wenn der Lehrling einer Genossenschaft angehört, von der Genossenschaftsvorstehung unter Benützung des Lehrzeugnisses beziehungsweise der Lehrzeugnisse, des Zeugnisses über die mit Erfolg abgelegte Lehrlingsprüfung, sowie des Zeugnisses über den Besuch einer Fortbildungsschule, ein Lehrbrief auszustellen.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

§ 104 b.

Lehrlingsprüfung bei handwerksmäßigen Gewerben.

Die Genossenschaften haben Vorsorge zu treffen, daß die in handwerksmäßigen Gewerben verwendeten Lehrlinge sich am Ende der Lehrzeit einer Lehrlingsprüfung unterziehen, welche den Nachweis zu erbringen hat, daß der Lehrling sich die in dem betreffenden Gewerbe erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten angeeignet hat.

Die Lehrlingsprüfung ist vor der von der betreffenden Genossenschaft gebildeten Prüfungskommission abzulegen.

Die Prüfungskommission besteht aus einem Vorsitzenden und mindestens zwei Beisitzern. Der Vorsitzende wird von der politischen Landesbehörde nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer bestellt. Von den Beisitzern wird die Hälfte von der Genossenschaftsvorstehung, die andere Hälfte vom Gehilfenausschusse aus der Zahl der Gehilfen, welche eine Lehrlingsprüfung bestanden oder wenigstens eine zweijährige Lehrzeit zurückgelegt haben, bestellt. Die Bestellung des Vorsitzenden und der Beisitzer erfolgt in der Regel auf drei Jahre.

Anträge der III. Abteilung.

Zu § 104 b.

Die Lehrlingsprüfung, welche in dem geltenden Gesetze nur für jene Lehrlinge obligatorisch ist, die einer Genossenschaft angehören, welche eine solche statutarisch eingeführt hat, soll nunmehr von allen Lehrlingen handwerksmäßiger Gewerbe am Ende der Lehrzeit abgelegt werden. Ob mit derselben auch der Zweck, besser als bisher ausgebildete Lehrlinge in den Gehilfenstand hinüberzuleiten, erreicht werden kann, ist sehr fraglich. Aber es wäre doch unvorsichtig, gegen dieselbe Stellung zu nehmen, da sich die Genossenschaft aus den Prüfungsergebnissen ein klares Bild über das unterschiedliche Niveau der Lehrlingsausbildung verschaffen kann und weil der Lehrherr an die Erfüllung seiner Pflicht, den Lehrling entsprechend auszubilden, durch die Prüfung ebenso gemahnt wird wie der Lehrling. Der Genossenschaft kann es daher nur erwünscht sein, die Leistungsfähigkeit des Lehrlings einer Beurteilung durch Fachmänner zu unterziehen, von welcher auch der Lehrherr mitgetroffen wird, der den Lehrling nach Ablauf der Probezeit behalten und von dem Rechte, nach § 101 das Lehrverhältnis auflösen zu können, wenn sich unzweifelhaft herausstellt, daß der Lehrling zur Erlernung des Gewerbes untauglich ist, keinen Gebrauch gemacht hat.

Bezüglich der Ernennung des Vorsitzenden der Prüfungskommission sei bemerkt, daß es sich als sehr zweckmäßig erweisen dürfte, wenn derselbe nicht dem Kreise der der Genossenschaftsvorstehung oder dem Genossenschaftsausschusse angehörigen Mitglieder entnommen wird, da die Wahl der Beisitzer von der Genossenschaftsvorstehung ohnehin gewöhnlich auf Mitglieder aus diesen Kreisen fallen wird, und es doch geboten erscheint, daß auch die Genossenschaftsmitglieder, welche mit keinen Funktionen betraut sind, eine Vertretung in der Kommission erlangen. Auch würde die Unparteilichkeit des Vorsitzenden, dessen Stimme oft entscheidend sein wird, durch diesen Vorgang gegen jeden Einwand gesichert.

Demgemäß wird der Antrag gestellt:

§ 104 b, Absatz 3, habe zu lauten:

Die Prüfungskommission besteht aus einem Vorsitzenden und mindestens zwei Beisitzern. Der Vorsitzende wird von der politischen Landesbehörde aus dem Kreise der Genossenschaftsmitglieder, welche weder der Genossenschaftsvorstehung, noch dem Genossenschaftsausschusse angehören, nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer bestellt. Von den Beisitzern wird die Hälfte von der Genossenschaftsvorstehung, die andere Hälfte vom

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
	Gehilfenausschusse aus der Zahl der Gehilfen, welche eine Lehrlingsprüfung bestanden, oder wenigstens eine zweijährige Lehrzeit zurückgelegt haben, bestellt. Die Bestellung des Vorsitzenden und der Beisitzer erfolgt in der Regel auf drei Jahre.
§ 104 c.	Zu § 104 c und 104 d.
Der Vorgang bei der Prüfung und die Höhe der Prüfungstaxen wird durch eine Prüfungsordnung geregelt, welche für die einzelne Genossenschaft von der politischen Landesbehörde nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer erlassen wird. Die Kosten der Prüfung werden von der Genossenschaft getragen, welcher dagegen die Prüfungstaxen zufließen.	Die Bestimmungen des § 104 c, die Prüfungsordnung, die Prüfungstaxen, sowie die Ausstellung der Prüfungsarbeiten betreffend, ferner jene des § 104 d, erster Absatz, welche das Gesuch um Zulassung zur Prüfung betrifft, können durch das Genossenschaftsstatut geregelt werden, wozu § 114, Punkt b, ermächtigt. Auch die Bestimmung im zweiten Absatze des § 104 d, die Wiederholung der Prüfung betreffend, kann im Genossenschaftsstatute ihren Platz finden. Wenn von der Verlängerung der Lehrzeit abgesehen wird, entfällt jeder Anlaß zu einer solchen Bestimmung.
Die für die Prüfung angefertigten Arbeiten sind öffentlich auszustellen.	Es wird daher beantragt:
§ 104 d.	§ 104 c hat zu entfallen.
Der Lehrling hat das Gesuch um Zulassung zur Prüfung an die Prüfungskommission zu richten und seinem Gesuche das Lehrzeugnis und, soferne er zum Besuche einer Fortbildungsschule (§ 99 b. Absatz 3) verpflichtet war, die Zeugnisse über den Schulbesuch beizulegen.	§ 104 d habe zu lauten:
Die Prüfungskommission hat das Ergebnis der Prüfung auf dem Lehrbriefe zu beurkunden. Wird die Prüfung nicht bestanden, so hat die Prüfungskommission den Zeitraum zu bestimmen, nach dessen Ablauf die Prüfung wiederholt werden darf. Die Prüfungszeugnisse sind kostenlos auszustellen.	Die Prüfungskommission hat über das Ergebnis der Prüfung ein stempelfreies Zeugnis kostenlos auszustellen, welches im Falle des günstigen Erfolges in den Lehrbrief (§ 104) einzutragen ist.
§ 104 e.	
Der Vorsitzende ist berechtigt, die Beschlüsse der Prüfungskommission zu sistieren; er hat hievon die Anzeige an die Handels- und Gewerbekammer zu erstatten, welche dieselbe samt ihrer Äußerung an die politische Landesbehörde zur endgültigen Entscheidung zu leiten hat.	
Genossenschaften.	
§ 108.	Zu § 108.
Die Verpflichtung zur Teilnahme an der Genossenschaft im Sinne der § 108 und 107 tritt für die Inhaber jener Gewerbeunternehmungen nicht ein, welche fabriksmäßig betrieben werden. *Doch sind dieselben berechtigt, der für die betreffenden Gewerbe-*	Die Inhaber fabriksmäßig betriebener Unternehmungen sollen wie bisher zum Beitritte zu einer Genossenschaft nicht verpflichtet, aber auch nur mit Zustimmung der betreffenden Genossenschaft hiezu berechtigt sein. Die Mitgliedschaft der Fabriksunter-

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

kategorie bestehenden Genossenschaft mit Zustimmung der letzteren als Mitglieder beizutreten. Sie haben auch das Recht, bezüglich ihrer Verkaufsniederlagen der für die Handelsgewerbe des betreffenden Ortes bestehenden Genossenschaft mit Zustimmung der letzteren beizutreten. In beiden Fällen haben sie die gleichen Rechte und Pflichten wie die übrigen Mitglieder der Genossenschaft und sind die von ihnen beschäftigten Hilfsarbeiter beziehungsweise die von ihnen in der betreffenden Verkaufsniederlage beschäftigten Hilfsarbeiter als Angehörige der Genossenschaft zu behandeln.

Die Mitgliedschaft der einer Genossenschaft auf Grund der vorstehenden Bestimmungen beigetretenen Gewerbeunternehmungen kann nur im beiderseitigen Einvernehmen wieder aufgehoben werden. Dieses Einvernehmen kann jedoch über Ansuchen eines Teiles durch die Entscheidung der Gewerbebehörde ersetzt werden.

Anträge der III. Abteilung.

nehmer kann ferner nur im beiderseitigen Einvernehmen wieder aufgehoben werden, wobei die Entscheidung der Gewerbebehörde über Ansuchen eines Teiles angerufen werden kann.

Die Wahrung der beiderseitigen, mitunter kollidierenden Interessen rechtfertigt diese Abänderungen des geltenden Rechtes, daß aber infolge dessen die Inhaber von Fabriksbetrieben weit seltener in eine Genossenschaft eintreten und vielleicht auch manche ihren Austritt noch vor der Wirksamkeit dieser Gesetzesänderung anmelden werden, ist nicht unwahrscheinlich.

Hiebei könnte die Frage aufgeworfen werden, ob ein Mitglied der Genossenschaft, welches unter Zurücklegung des Gewerbes den fabriksmäßigen Betrieb für dasselbe Gewerbe angemeldet, zum Austritte aus der Genossenschaft berechtigt sei. Diese Frage wäre unbedingt zu bejahen, da mit der Zurücklegung des Gewerbes die Mitgliedschaft erlischt, mit dem Antritt eines fabriksmäßig betriebenen Gewerbes aber eine Verpflichtung zur Teilnahme an der Genossenschaft nicht verbunden ist.

Eine zweckmäßige Neuerung ist das den Inhabern fabriksmäßig betriebener Unternehmungen gewährte Recht, bezüglich ihrer Verkaufsniederlagen der im betreffenden Orte bestehenden Handelsgenossenschaft beitreten zu können. Ein Fabrikant ist ja stets auch Kaufmann und hat als solcher und noch weit mehr seine kaufmännischen Hilfsarbeiter, ein lebhaftes Interesse an der Wirksamkeit der Handelsgenossenschaften. Dieses Recht sollte aber noch eine Erweiterung dahin erhalten, daß auch der Beitritt zur Handelsgenossenschaft am Orte der Fabriksunternehmung gestattet sei, insbesondere der in denselben beschäftigten Handelsgehilfen wegen, deren Interessen mit den Angehörigen einer Gewerbegenossenschaft fast keine Berührungspunkte haben.

Im Sinne dieser Bemerkungen wird der Antrag gestellt:

§ 108, Absatz 1, habe zu lauten:

Die Verpflichtung zur Teilnahme an der Genossenschaft im Sinne der § 106 und 107 tritt für die Inhaber jener Gewerbeunternehmungen nicht ein, welche fabriksmäßig betrieben werden. Doch sind dieselben berechtigt, sowohl der für die betreffende Gewerbekategorie bestehenden Genossenschaft, als auch der für das Handelsgewerbe in den Betriebsorten ihrer Fabriksunternehmungen und ihrer Niederlagen bestehenden Genossenschaft mit Zustimmung der letzteren beizutreten. In beiden Fällen haben sie die gleichen Rechte und Pflichten wie die übrigen Mitglieder der Genossenschaft, jedoch sind die von ihnen beschäftigten gewerblichen Hilfsarbeiter als Ange-

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
	hörige der für die betreffende Gewerbekategorie, die kaufmännischen Hilfsarbeiter als Angehörige der für das Handelsgewerbe bestehenden Genossenschaft zu behandeln.
§ 110.	Zu § 110.
Die Umänderung der Statuten der bestehenden Genossenschaften nach den Bestimmungen dieses Gesetzes ist seitens der politischen Landesbehörden von Amts wegen einheitlich sogleich nach dem Geltungsbeginne dieses Gesetzes vorzunehmen, ohne hiezu erst eine Beschlußfassung der Genossenschaft einzuholen.	Wenn auch zugegeben ist, daß die Umänderung der Statuten im Wege der genossenschaftlichen Beschlußfassung einen längeren Zeitraum erfordern dürfte, so erscheint es doch zu weit gegangen, wenn den Genossenschaften dieses Umstandes wegen die Möglichkeit entzogen werden soll, die Statuten ihren besonderen Verhältnissen entsprechend umzugestalten. Die amtswegige Umänderung sollte daher erst nach Ablauf einer bestimmten Frist eintreten und den Genossenschaften ein Normalstatut zur Erleichterung ihrer Aufgabe an die Hand gegeben werden, damit sie ihrer Verpflichtung rechtzeitig nachkommen können.
Die landesüblichen Benennungen (Gremien, Gilden, Innungen u. dgl.) können beibehalten werden.	Es wird daher beantragt
	§ 110, Absatz 1, habe zu lauten:
	Die Umänderung der Statuten der bestehenden Genossenschaften nach den Bestimmungen dieses Gesetzes ist sogleich nach der Kundmachung dieses Gesetzes vorzunehmen, wozu den Genossenschaften ein vom Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern verfaßtes Normalstatut übermittelt wird. Wenn die Beschlußfassung der Genossenschaft nach Ablauf von drei Monaten nach Empfang des Normalstatuts nicht erfolgt ist, kann die politische Landesbehörde die Umänderung des Statuts von Amts wegen vornehmen.
§ 111.	
Auch mehrere bisher gesondert bestehende Gewerbekorporationen können im gegenseitigen Einvernehmen durch den Ausspruch der politischen Landesstelle nach Einvernehmung der Handels- und Gewerbekammer zu einer Genossenschaft vereinigt werden.	
Ebenso können bei jenen Genossenschaften, welche verschiedenartige Gewerbe umfassen, im gegenseitigen Einvernehmen oder über Begehren ***der Mehrheit der einer Gewerbekategorie oder verwandten Gewerbekategorien angehörigen Mitglieder diese Gewerbekategorien*** aus der bisherigen Genossenschaft ausgeschieden und unter der Voraussetzung, daß die Bedingungen zur Erreichung der genossenschaftlichen	

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.

Zwecke vorhanden sind als selbständige Genossenschaften errichtet, *oder einer schon bestehenden Genossenschaft einverleibt werden.*

Sobald ein derartiges Ausscheidungs- beziehungsweise Einverleibungsbegehren vorliegt, sind über dasselbe die beteiligten Genossenschaften einzuvernehmen, welche nach Befragung einer zu diesem Zwecke einzuberufenden außerordentlichen Genossenschaftsversammlung ihre Äußerung binnen vier Wochen der Gewerbebehörde erster Instanz zu übermitteln haben, widrigenfalls ohne Anhörung des Gutachtens mit der Entscheidung vorzugehen ist.

§ 112.

Zuweisung.

Ist bezüglich einzelner Gewerbe ein Zweifel, ob dieselben in eine *bestehende* Genossenschaft einzureihen sind, so hat die *politische Landesbehörde* nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer *und* der betreffenden Genossenschaften über die Zuweisung zu entscheiden. *Solchen Genossenschaften, welche einzelne oder verwandte Gewerbe in sich begreifen, dürfen mit diesen nicht verwandte Gewerbe nicht zugewiesen werden.*

§ 114.

Zwecke.

Absatz 1.

Der Zweck der Genossenschaft besteht in der *Pflege* des Gemeingeistes, in der Erhaltung und *Hebung* der Standesehre, *in der Vertretung der gemeinsamen gewerblichen,* sowie in der Förderung der humanitären, *wirtschaftlichen und Bildungsinteressen* ihrer Mitglieder und Angehörigen.

Die Förderung der humanitären Interessen kann insbesondere durch Gründung von Kranken- und Unterstützungskassen beziehungsweise Unterstützungsfonds für die Mitglieder und Angehörigen sowie durch Übernahme der Vermittlung von Versicherungen für die Mitglieder bei einer bestehenden Versicherungsanstalt, die Förderung der wirtschaftlichen Interessen durch Einführung des gemeinschaftlichen Maschinenbetriebes und verbesserter Erzeugungsarten, durch Errichtung von Rohstofflagern, Verkaufshallen, Musterlagern, Vorschußkassen u. s. w., die Förderung der Bildungsinteressen durch Errichtung und Unterstützung gewerblicher Unterrichtsanstalten (Fach- und Fortbildungs-

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

schulen, Lehrwerkstätten u. dgl.), durch Veranstaltung von fachlichen Lehrkursen für Mitglieder und Angehörige, von Lehrlingsarbeitenausstellungen u. s. w. erfolgen.

Absatz 2, Punkt d.

d) Die Beaufsichtigung *der von der Genossenschaft errichteten oder subventionierten gewerblichen Unterrichtsanstalten, Lehrkurse, Lehrlingsarbeitenausstellungen u. dgl.:*

Der vorletzte und letzte Absatz entfällt.

§ 114 a.

Die Genossenschaften sind berechtigt, für den Bereich der Gewerbe ihres Sprengels innerhalb des Rahmens der gesetzlichen Vorschriften die den üblichen Verhältnissen entsprechenden Bestimmungen über Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit und über die Arbeitspausen, über die Zeit der Entlohnung der Hilfsarbeiter und über die Kündigungsfrist festzustellen. Diese Feststellung hat durch die Genossenschaftsversammlung nach Anhörung der Gehilfenversammlung zu erfolgen und ist als Bestandteil beziehungsweise Anhang der Statuten von der politischen Landesbehörde nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer zu genehmigen.

Die erwähnten Bestimmungen haben für den Fall, daß von den der Genossenschaft angehörigen Gewerbeinhabern mit ihren Hilfsarbeitern in dieser Beziehung nicht nachgewiesenermaßen abweichende Vereinbarungen getroffen worden sind, für die Parteien rechtsverbindliche Geltung.

Anträge der III. Abteilung.

Zu § 114 a.

Dieser Paragraph räumt den Genossenschaften das Recht ein, in ihrem Sprengel unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften die Bestimmungen nach Anhörung der Gehilfenversammlung festzustellen, welche den Arbeitsvertrag bilden und die Arbeitszeit, die Arbeitspausen, die Entlohnung und die Kündigungsfrist betreffen. Diese Bestimmungen sollen für die Genossenschaftsmitglieder und ihre Angehörigen aber nur dann rechtsverbindliche Geltung haben, wenn zwischen diesen nicht nachgewiesenermaßen abweichende Vereinbarungen getroffen worden sind.

So verlockend es scheint, daß die Genossenschaftsversammlungen dem Arbeitgeber das Odium, dem Gehilfen die Arbeitsbedingungen selbst diktieren zu müssen, in Hinkunft abnehmen sollen, so herausfordernd wäre dieses Vorgehen gegenüber den Gehilfen, welche sich zwar den üblichen Arbeitsbedingungen der einzelnen Unternehmer fügen müssen, sich aber aufs äußerste wehren würden, wenn ihnen eine Koalition der vereinigten Arbeitgeber gegenübergestellt wird. Die Anhörung der Gehilfenversammlung würde keineswegs genügen, um solchen Beschlüssen Geltung zu verschaffen. Nur im Wege einer Vereinbarung mit der Gehilfenschaft können dieselben, ohne die heftigsten Störungen in dem Verhältnisse zwischen Mitgliedern und Angehörigen der Genossenschaft herbeizuführen, zur Ausführung gelangen. Die Gefahr eines Streiks wäre andernfalls unvermeidlich und die nächste Folge einseitiger Beschlüsse voraussichtlich nur die, daß jene Arbeitgeber, welche sich nicht zu günstigeren Vereinbarungen herbeilassen wollten, keine oder nur die minderwertigsten Arbeitskräfte finden würden.

Solche Beschlüsse über die Arbeitsbedingungen würden daher, wenn sie nicht im Einvernehmen mit den Gehilfen zu stande gekommen, den Genossenschaftsmitgliedern nur die größten Verlegenheiten bereiten, wenn sie aber auf einer Vereinbarung mit der Gehilfenschaft beruhen, die Arbeitgeber ebensowenig

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
	befriedigen können, da jede solche Vereinbarung von der Gewährung günstigerer, als der jeweils üblichen Arbeitsbedingungen abhängen würde. Da die von dieser Bestimmung zu erwartenden Erfolge in keinem Verhältnisse zu den voraussichtlichen Nachteilen stehen, die dieselben herbeiführen können, wird beantragt: **§ 114 habe zu entfallen.**
§ 115. Zwischen Absatz 2 und 3 einzuschalten: *Für die richtige Abfuhr der Lehrlingsgebühren an die Genossenschaft haftet der Lehrherr.*	
§ 115 a. **Kranken- und Unterstützungskassen für Mitglieder.** *Die im § 114, Alinea 2, erwähnten Kranken- und Unterstützungskassen für Mitglieder der Genossenschaften, mit Ausnahme der in den § 115 b bis 115 t besonders geregelten Zwangskassen, sind nach den Vorschriften des Gesetzes vom 16. Juli 1892 (R. G. Bl. Nr. 202) zu errichten.*	Hinsichtlich der § 115 a, Kranken- und Unterstützungskassen für Mitglieder, dann § 115 b bis 115 t, Zwangskassen für Mitglieder, § 115 u Unterstützungsfonds, § 115 v Errichtung von Unterstützungskassen und wirtschaftlichen Unternehmungen, welche, da sie Bestimmungen zur Förderung der genossenschaftlichen Zwecke betreffen, zu den inneren Angelegenheiten der Genossenschaften gehören, erachtet die III. Abteilung von einer Begutachtung abzusehen.
§ 115 b. **Zwangskassen für Mitglieder.** *Die Genossenschaften sind berechtigt, ihre Mitglieder zur Versicherung auf Krankengeld oder auf Kranken- und Begräbnisgeld, jedoch mit Ausschluß der Versicherung auf unentgeltliche ärztliche Hilfe, zu verhalten.* *In diesem Falle ist die Höhe und die Dauer des zu versichernden Krankengeldes beziehungsweise die Höhe des Begräbnisgeldes festzusetzen. Doch darf das Krankengeld wöchentlich 28 K, das Begräbnisgeld 400 K nicht übersteigen.*	

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
Ein Zwang zur Versicherung auf Begräbnisgeld allein ist unstatthaft.	
Zur Durchführung der Zwangsversicherung ist von der Genossenschaft mit Ausnahme der im nächsten Absatz und im § 130 d erwähnten Fälle eine besondere Kassa nach den Bestimmungen der folgenden Paragraphen zu errichten.	
Die Errichtung einer solchen Kassa kann auch durch mehrere Genossenschaften eines politischen Bezirkes gemeinschaftlich erfolgen. Auch wird der im vorhergehenden Absatze erwähnten Verpflichtung dadurch Genüge geleistet, daß die Genossenschaft der von einer anderen Genossenschaft desselben politischen Bezirkes errichteten Kassa beitritt.	
§ 115 c.	
Die im § 115 b erwähnten Kassen sind selbständige Anstalten. Dieselben können in ihrem Namen Rechte erwerben und Verbindlichkeiten eingehen, vor Gericht klagen und geklagt werden.	
Ihr ordentlicher Gerichtsstand ist das sachlich zuständige Gericht, in dessen Sprengel die Kassa ihren Sitz hat.	
Die Gebarung und Verwaltung ist unabhängig von jener der Genossenschaften selbst und der bei diesen etwa sonst bestehenden Institutionen.	
Für alle Verbindlichkeiten der Kassa haftet den Kassagläubigern nur das Vermögen der Kassa.	
§ 115 d.	
Eine Befreiung einzelner Genossenschaftsmitglieder von der Versicherungspflicht bei der Kassa hat über deren Begehren in dem Falle zu erfolgen, wenn diese Personen auf Grund ihrer gleichzeitigen Zugehörigkeit zu einer anderen Genossenschaft bereits Mitglieder einer Zwangskassa sind.	
§ 115 e.	
Durch das Kassenstatut kann bestimmt werden, daß Personen, welche ihr Gewerbe zurückgelegt haben, Mitglieder der Kassa bleiben dürfen.	
§ 115 f.	
Die zur Erfüllbarkeit der Versicherungsleistungen erforderlichen Mittel sind durch entsprechende regelmäßige, im vorhinein zu zahlende Beiträge der Mitglieder aufzubringen.	

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
Die rückständigen Mitgliedsbeiträge werden im Verwaltungswege eingetrieben.	
§ 115 g.	
Solchen Mitgliedern, welche sich eine Krankenunterstützung durch Simulation erschlichen haben, kann die Zahlung des doppelten Versicherungsbeitrages insolange auferlegt werden, bis der der Kassa erwachsene Schaden gedeckt ist.	
§ 115 h.	
Die Kassen haben einen Reservefonds in der Höhe der zweifachen durchschnittlichen Jahresausgabe der letzten fünf Rechnungsjahre anzusammeln und, falls er unter die bezeichnete Höhe gesunken sein sollte, wieder bis zu dieser Höhe zu ergänzen. Solange der Reservefonds diesen Betrag nicht erreicht, sind für denselben jährlich mindestens zwei Zehnteile der Mitgliedsbeiträge zurückzulegen.	
Ergibt sich aus den jährlichen Rechnungsabschlüssen, daß die Einnahmen zur Deckung der übernommenen Verpflichtungen und zur Ansammlung der Reserve nicht ausreichen, so ist, falls das Mißverhältnis sich nicht durch andere geeignete Maßnahmen beheben läßt, entweder eine Erhöhung der Beiträge oder eine Minderung der Leistungen herbeizuführen.	
§ 115 i.	
Die Kassen haben alljährlich einen Rechnungsabschluß, bestehend aus einer Betriebsrechnung und einem Vermögensausweise, ferner Ausweise über die Bewegung des Versicherungsstandes und die eingetretenen Unterstützungsfälle aufzustellen. Diese Nachweisungen sind der Aufsichtsbehörde alljährlich bis 31. März vorzulegen.	
Das Handelsministerium ist berechtigt, besondere Vorschriften bezüglich dieser Nachweisungen zu erlassen.	
Als Kassajahr hat das Kalenderjahr zu gelten.	
§ 115 k.	
Das Vermögen der Kassen darf nur angelegt werden:	
1. in zur Anlage von Pupillarvermögen geeigneten Wertpapieren;	
2. in pupillarsicheren Hypotheken;	

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
Ein Zwang zur Versicherung auf Begräbnisgeld allein ist unstatthaft.	
Zur Durchführung der Zwangsversicherung ist von der Genossenschaft mit Ausnahme der im nächsten Absatz und im § 130 d erwähnten Fälle eine besondere Kassa nach den Bestimmungen der folgenden Paragraphen zu errichten.	
Die Errichtung einer solchen Kassa kann auch durch mehrere Genossenschaften eines politischen Bezirkes gemeinschaftlich erfolgen. Auch wird der im vorhergehenden Absatze erwähnten Verpflichtung dadurch Genüge geleistet, daß die Genossenschaft der von einer anderen Genossenschaft desselben politischen Bezirkes errichteten Kassa beitritt.	
§ 115 c.	
Die im § 115 b erwähnten Kassen sind selbständige Anstalten. Dieselben können in ihrem Namen Rechte erwerben und Verbindlichkeiten eingehen, vor Gericht klagen und geklagt werden.	
Ihr ordentlicher Gerichtsstand ist das sachlich zuständige Gericht, in dessen Sprengel die Kassa ihren Sitz hat.	
Die Gebarung und Verwaltung ist unabhängig von jener der Genossenschaften selbst und der bei diesen etwa sonst bestehenden Institutionen.	
Für alle Verbindlichkeiten der Kassa haftet den Kassagläubigern nur das Vermögen der Kassa.	
§ 115 d.	
Eine Befreiung einzelner Genossenschaftsmitglieder von der Versicherungspflicht bei der Kassa hat über deren Begehren in dem Falle zu erfolgen, wenn diese Personen auf Grund ihrer gleichzeitigen Zugehörigkeit zu einer anderen Genossenschaft bereits Mitglieder einer Zwangskassa sind.	
§ 115 e.	
Durch das Kassenstatut kann bestimmt werden, daß Personen, welche ihr Gewerbe zurückgelegt haben, Mitglieder der Kassa bleiben dürfen.	
§ 115 f.	
Die zur Erfüllbarkeit der Versicherungsleistungen erforderlichen Mittel sind durch entsprechende regelmäßige, im vorhinein zu zahlende Beiträge der Mitglieder aufzubringen.	

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
Die rückständigen Mitgliedsbeiträge werden im Verwaltungswege eingetrieben.	
§ 115 g.	
Solchen Mitgliedern, welche sich eine Krankenunterstützung durch Simulation erschlichen haben, kann die Zahlung des doppelten Versicherungsbeitrages insolange auferlegt werden, bis der der Kassa erwachsene Schaden gedeckt ist.	
§ 115 h.	
Die Kassen haben einen Reservefonds in der Höhe der zweifachen durchschnittlichen Jahresausgabe der letzten fünf Rechnungsjahre anzusammeln und, falls er unter die bezeichnete Höhe gesunken sein sollte, wieder bis zu dieser Höhe zu ergänzen. Solange der Reservefonds diesen Betrag nicht erreicht, sind für denselben jährlich mindestens zwei Zehnteile der Mitgliedsbeiträge zurückzulegen.	
Ergibt sich aus den jährlichen Rechnungsabschlüssen, daß die Einnahmen zur Deckung der übernommenen Verpflichtungen und zur Ansammlung der Reserve nicht ausreichen, so ist, falls das Mißverhältnis sich nicht durch andere geeignete Maßnahmen beheben läßt, entweder eine Erhöhung der Beiträge oder eine Minderung der Leistungen herbeizuführen.	
§ 115 i.	
Die Kassen haben alljährlich einen Rechnungsabschluß, bestehend aus einer Betriebsrechnung und einem Vermögensausweise, ferner Ausweise über die Bewegung des Versicherungsstandes und die eingetretenen Unterstützungsfälle aufzustellen. Diese Nachweisungen sind der Aufsichtsbehörde alljährlich bis 31. März vorzulegen.	
Das Handelsministerium ist berechtigt, besondere Vorschriften bezüglich dieser Nachweisungen zu erlassen.	
Als Kassajahr hat das Kalenderjahr zu gelten.	
§ 115 k.	
Das Vermögen der Kassen darf nur angelegt werden:	
1. in zur Anlage von Pupillarvermögen geeigneten Wertpapieren;	
2. in pupillarsicheren Hypotheken;	

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung
3. in der k. k. Postsparkassa oder in einer inländischen nach dem Sparkassenregulative eingerichteten Sparkassa;	
4. in inländischen zinstragenden Realitäten, wenn sie nicht über ein Drittel des Ankaufspreises belastet bleiben.	
§ 115 l.	
Die Verwaltung der Kassa wird vom Vorstande und von der Generalversammlung besorgt.	
Als Kassavorstand hat, sofern die Kassa nur für eine Genossenschaft besteht und die Generalversammlung nicht besondere Funktionäre bestellt, die Genossenschaftsvorstehung, als Generalversammlung hat die Genossenschaftsversammlung zu fungieren.	
Sofern bei der Kassa die Mitglieder mehrerer Genossenschaften versichert sind (§ 115 b. Absatz 5), ist die Zusammensetzung des Vorstandes und der Generalversammlung in dem Kassastatut besonders zu regeln.	
§ 115 m.	
Dem Vorstande obliegt die gesamte Geschäftsführung und Vertretung der Kassa, soweit hiezu nicht die Generalversammlung berufen ist.	
Die Vorstandsmitglieder verwalten ihr Amt als Ehrenamt, doch sind ihnen bare Auslagen zu ersetzen; auch können denselben für Arbeiten, welche eine größere Mühewaltung erfordern, angemessene Vergütungen gewährt werden.	
§ 115 n.	
Zur Kontrolle der Geschäftsgebarung der Kassa ist ein Überwachungsausschuß zu bestellen. Die Mitglieder dieses Ausschusses dürfen nicht zugleich Mitglieder des Vorstandes sein.	
§ 115 o.	
Die Generalversammlung hat jährlich mindestens einmal zusammenzutreten.	
Der Generalversammlung ist jedenfalls vorbehalten:	
1. die Beschlußfassung über den Jahresbericht des Vorstandes sowie über seine Entlastung;	
2. die Beschlußfassung über allfällige Änderungen des Statutes;	

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
3. die Beschlußfassung darüber, ob und in welcher Höhe den Vorstandsmitgliedern für bestimmte Arbeiten Vergütungen zu gewähren sind (§ 115 m);	
4. die Beschlußfassung über die Auflösung der Kassa;	
5. die Beschlußfassung über die Modalitäten der Auflösung.	
§ 115 p.	
Die Generalversammlung besteht aus den stimmberechtigten Mitgliedern oder aus Delegierten, welche aus der Mitte der stimmberechtigten Mitglieder zu wählen sind.	
Die Generalversammlung muß aus Delegierten dann bestehen, wenn die Kassa mehr als 500 Mitglieder zählt.	
Das Statut hat die näheren Bestimmungen über die Zahl der Delegierten und deren Wahl zu enthalten.	
Die Anzahl der Delegierten muß wenigstens dreimal so groß als die Zahl der Vorstandsmitglieder sein.	
Mitglieder, welche mit ihren Beiträgen im Rückstande sind, können durch das Statut von der Teilnahme an der Abstimmung und von der Wählbarkeit ausgeschlossen werden.	
§ 115 q.	
Für jede Kassa ist ein Statut aufzustellen. Dieses Statut sowie jede Änderung desselben bedarf der Genehmigung der politischen Landesbehörde.	
Das Statut hat insbesondere zu enthalten:	
1. Namen, Zweck und Sitz der Kassa;	
2. Die Höhe der von den Mitgliedern an die Kasse zu entrichtenden Beiträge;	
3. die Bedingungen, die Art und den Umfang der von der Kassa zu leistenden Unterstützungen;	
4. Bestimmungen über die Zusammensetzung, Bestellung, Beschlußfähigkeit, die Art der Beschlußfassung und den Wirkungskreis des Vorstandes und des Überwachungsausschusses, die Dauer ihres Mandates und den Ersatz von Mitgliedern im Falle von Abgängen;	
5. Bestimmungen über die Zusammensetzung, Berufung, Beschlußfähigkeit; die Art der Beschlußfassung und den Wirkungskreis der Generalversammlung, sowie die Stimmberechtigung in derselben;	

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.

6. die Vertretung der Kassa nach außen und die Formen rechtsverbindlicher Akte und Kundmachungen;

7. Bestimmungen über die Schlichtung von Streitigkeiten aus dem Kassenverhältnisse.

§ 115 r.

Die Gebarung der Kassa steht unter der Aufsicht der Gewerbebehörde. Dieselbe ist berechtigt, jederzeit von allen Büchern und Rechnungen der Kassa Einsicht zu nehmen und die Kasse zu skontrieren; sie ist verpflichtet, die genaue Befolgung der Statuten zu überwachen.

Im Falle von Gesetz- und Statutenwidrigkeiten sind von der Gewerbebehörde die im achten Hauptstücke festgesetzten Strafen zu verhängen.

Der Handelsminister ist berechtigt, den Kassavorstand seiner Funktionen zu entheben und die Geschäftsführung und Vertretung der Kasse bis zur Neuwahl des Kassavorstandes provisorisch einem Verwalter zu übertragen, eventuell auch die Kassa aufzulösen.

§ 115 s.

Die Auflösung der Kassa hat einzutreten, wenn die Genossenschaft nach Maßgabe der Bestimmung des § 115 v, Absatz 6, die Aufhebung des Versicherungszwanges für ihre Mitglieder beschließt.

Wenn die Kassa für die Mitglieder mehrerer Genossenschaften besteht (§ 115 b, Absatz 5) oder eine Verbandskassa ist (§ 130 d), können einzelne Genossenschaften die Ausscheidung ihrer Mitglieder aus der Kassa durch Aufhebung des Versicherungszwanges unter Einhaltung der Vorschrift des § 115 v, Absatz 6, beschließen.

§ 115 t.

Kassen, welche zu dem im § 115 b bezeichneten Zwecke bereits errichtet sind, haben sich sogleich nach dem Geltungsbeginne dieses Gesetzes gemäß den vorstehenden Bestimmungen umzubilden.

§ 115 u.

Unterstützungsfonds.

Die im § 114, Absatz 2, erwähnten Unterstützungsfonds bilden einen Teil des Vermögens der Genossenschaft und werden aus den Einkünften der Genossenschaft sowie durch besondere Zuwendungen dotiert.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.

Die Unterstützungsfonds dienen im allgemeinen zur Förderung der von den Genossenschaften verfolgten humanitären Zwecke.

Zu einer regelmäßigen Dotierung der Unterstützungsfonds können mit Genehmigung der Gewerbebehörde besondere Umlagen eingehoben werden.

Aus den erwähnten Fonds können insbesondere die von dürftigen Mitgliedern an etwa bestehende Zwangskassen (§ 115b) zu leistenden Beiträge ganz oder teilweise bestritten werden, worüber im einzelnen Falle auf Grund der von der Genossenschaftsversammlung festgesetzten Bestimmungen die Genossenschaftsvorstehung entscheidet.

§ 115v.

Errichtung von Unterstützungskassen und wirtschaftlichen Unternehmungen.

Die Errichtung der im § 114, Alinea 2, erwähnten *Kranken- und* Unterstützungskassen *und wirtschaftlichen Unternehmungen für Mitglieder sowie Unterstützungsfonds* kann von der Genossenschaftsversammlung nur, nachdem der Gegenstand in der Tagesordnung dieser Versammlung genau angegeben und mit der Tagesordnung vorher gehörig verlautbart worden ist, mit einer Majorität von drei Vierteilen sämtlicher anwesenden Mitglieder beschlossen werden.

Die materielle Förderung dieser Einrichtungen aus den Mitteln der Genossenschaft sowie die Geschäftsteilnahme der letzteren an wirtschaftlichen Unternehmungen kann die Genossenschaftsversammlung mit der im Absatze 1 angegebenen Majorität nur dann beschließen, wenn die Anwesenheit einer Anzahl von Genossenschaftsmitgliedern in dem nachfolgend bezeichneten Verhältnisse protokollarisch bei der Abstimmung konstatiert *wird.* Dieses Verhältnis wird für Genossenschaften mit einer Mitgliederzahl:

bis zu einhundert mit fünfzig Prozent,

von einhundert bis fünfhundert mit vierzig Prozent, jedoch mindestens mit fünfzig Mitgliedern,

von fünfhundert bis tausend mit dreißig Prozent, jedoch mindestens mit zweihundert Mitgliedern, und

über tausend mit zwanzig Prozent, jedoch mindestens mit dreihundert Mitgliedern festgesetzt.

Für die vorstehenden Bestimmungen ist jene Mitgliederzahl maßgebend, welche die Genossenschaft am Tage der Einberufung der Versammlung besitzt.

Kommt zu einer solchen Versamlung der Genossenschaft die beschlußfähige Anzahl ihrer Mit-

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.

glieder nicht zuſammen, ſo iſt *innerhalb des Zeitraumes von vier Wochen eine neue Versammlung mit derselben Tagesordnung einzuberufen, welche unter den vorstehenden Modalitäten jedoch nur dann gültige Beschlüsse fassen kann, wenn die Anwesenheit einer verhältnismäßigen Anzahl von Genossenschaftsmitgliedern, nämlich bei Genossenschaften mit einer Mitgliederzahl bis zu fünfhundert von dreißig Prozent und bei Genossenschaften mit einer größeren Mitgliederzahl von zwanzig Prozent, konstatiert ist.*

Auf dieſe Beſtimmungen muß bei dieſer neuen Einberufung ausdrücklich hingewieſen werden.

Die eben erwähnten Bedingungen gelten auch für die Beschlußfassung über die Einführung des Versicherungszwanges für die Mitglieder der Genossenschaft (§ 115b) sowie über die Aufhebung dieses Versicherungszwanges.

Die Beschlußfassung der Genossenschaft über die im Alinea 2 und 6 bezeichneten Gegenstände unterliegt der Genehmigung der politischen Landesbehörde.

Die Genehmigung ist nur dann zu versagen, wenn diese Beschlüsse gesetzwidrig zu stande gekommen sind oder wenn die Genossenschaft Widmungen aus ihrem Vermögen in solchem Umfange machen will, daß durch dieselben die Erfüllung der übrigen ihr gesetzlich zugewiesenen Zwecke unmöglich gemacht werden würde.

Die politische Landesbehörde kann die Genehmigung des im Alinea 6 erwähnten Beschlusses von der Anlage des im § 115u bezeichneten Unterstützungsfonds und die Genehmigung der Errichtung einer der im § 114, Alinea 2, genannten wirtschaftlichen Unternehmungen von der Gründung einer selbständigen Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaft abhängig machen.

Sofern die Genossenschaftsversammlung nach § 119 aus Delegierten gebildet ist, haben die Bestimmungen dieses Paragraphen über die erforderliche Anzahl von anwesenden Genossenschaftsmitgliedern sinngemäße Anwendung zu finden.

Zur Teilnahme an den im Alinea 1 erwähnten *wirtschaftlichen* Unternehmungen kann, außer in Fällen, wobei derlei Anlagen aus öffentlichen Rückſichten errichtet oder angeordnet werden, kein Mitglied oder Angehöriger der Genoſſenſchaft wider ſeinen Willen herangezogen werden.

§ 116.

Arbeitsvermittlung.

Die Genossenschaften haben zur Vermittlung von Arbeitsstellen für ihre Gewerbe geeignete Einrichtungen zu treffen und nähere Bestimmungen über die

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
Geschäftsführung dieser Arbeitsvermittlung, sowie über die mit der Geschäftsführung zu betrauenden Organe mittels eines besonderen Statutes festzusetzen.	
Dieses Statut ist nach Anhörung der Gehilfenversammlung der Beschlußfassung der Genossenschaftsversammlung zu unterziehen und der politischen Landesbehörde zur Genehmigung vorzulegen.	
Genossenschaften, welche mindestens 500 Gehilfen als Angehörige besitzen, sind verpflichtet, die Leitung und Beaufsichtigung der erwähnten Einrichtungen einem Ausschusse zu übertragen, welcher aus einer gleichen Anzahl von Genossenschaftsmitgliedern und Gehilfen zu bestehen hat.	
Erstere werden von der Genossenschaftsversammlung, letztere von der Gehilfenversammlung gewählt.	
Der jeweilige Obmann dieses Ausschusses und dessen Stellvertreter sind von den Mitgliedern des Ausschusses aus ihrer Mitte zu wählen.	
Sofern Genossenschaftsverbände (§ 130 c) eigene Arbeitsvermittlungseinrichtungen schaffen oder bereits geschaffen haben, ist zur Leitung und Beaufsichtigung dieser Einrichtungen in sinngemäßer Anwendung der vorstehenden Bestimmungen ein Ausschuß einzusetzen. Die von der Verbandsversammlung festzustellenden Statuten über die Geschäftsführung und die mit derselben zu betrauenden Organe unterliegen der Genehmigung der politischen Landesbehörde.	
Sofern Genossenschaften einem Verbande angehören, welcher die Arbeitsvermittlung im Sinne des vorhergehenden Absatzes regelt, sind sie von der Verpflichtung, eigene Arbeitsvermittlungseinrichtungen zu treffen, ebenso befreit, als wenn sie die Besorgung der Arbeitsvermittlung einer bestehenden öffentlichen Arbeitsnachweisanstalt übertragen.	
§ 116 a.	
Rekursrecht der Genossenschaften.	Zu § 116a.
Den Genossenschaften steht das Recht des Rekurses gegen Entscheidungen und Verfügungen der Gewerbebehörden nur in den nachstehenden Fällen zu:	Den Genossenschaften, welche sich oft über den Mangel an Rechten und das Übermaß von Pflichten beklagen, welches ihnen die Gewerbeordnung auferlegt, soll das Rekursrecht nur in jenen Fällen versagt werden, wo es zu ganz überflüssigen Weiterungen führen kann. Dies trifft im Falle des Punktes 4 zu, welcher die Entscheidungen über den Umstand betrifft, ob ein gewerbliches Unternehmen als ein fabriksmäßig betriebenes oder als ein Handelsgewerbe im engeren Sinne anzusehen sei.
1. Bei Ausfertigung eines Gewerbescheines für ein handwerksmäßiges oder bei Erteilung einer Konzession für ein konzessioniertes Gewerbe, falls die Genossenschaft gemäß der Bestimmung der § 14 b und 23 a rechtzeitig ein Gutachten erstattet hat und die Entscheidung der Gewerbebehörde nicht im Sinne dieses Gutachtens erfolgt ist;	

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

2. bei Erteilung der Dispens behufs Antrittes eines verwandten handwerksmäßigen Gewerbes (§ 14, Alinea 9);

3. bei Erteilung der Dispens von der Beibringung des Lehrbriefes beziehungsweise Lehrzeugnisses (§ 14, Alinea 10);

4. bei Entscheidungen über den Umstand, ob ein gewerbliches Unternehmen als ein fabriksmäßig betriebenes oder als ein Handelsgewerbe im engeren Sinne anzusehen ist (§ 1, Alinea 4);

5. bei Entscheidungen über den Umfang der Berechtigung von Gewerben, insoferne eine solche Entscheidung (§ 36) über einen Antrag der Genossenschaft erflossen ist oder dem Antrage der Genossenschaft auf Fällung einer Entscheidung nicht willfahrt wurde;

6. bei Feststellung von Maximaltarifen (§ 51);

7. in allen inneren Genossenschaftsangelegenheiten (VII. Hauptstück der Gewerbeordnung).

§ 116 b.

Die Genossenschaft ist in den im vorstehenden Paragraphen aufgezählten Fällen von der seitens der Gewerbebehörde getroffenen Entscheidung zu ver-

Anträge der III. Abteilung.

Da diese Entscheidungen nach § 1, Alinea 4, von der politischen Landesbehörde nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer sowie der beteiligten Genossenschaften getroffen werden, kann die Ansicht der letzteren wohl nicht unbeachtet bleiben. Aber selbst wenn dies dennoch befürchtet wird, gibt der § 57, welcher die Untersagung des Fortbetriebes eines Gewerbes in dem Falle gestattet, wenn der ursprüngliche und noch fortdauernde Mangel eines der gesetzlichen Erfordernisse des selbständigen Gewerbebetriebes nachträglich zum Vorschein kommt, der Genossenschaft das Mittel an die Hand, jederzeit bei der Gewerbebehörde unter Nachweisung dieses Mangels auf Einstellung des Betriebes antragen zu können. Das Interesse der Genossenschaften ist überdies für diesen Fall schon jetzt in der ausreichendsten Weise durch den Handelsministerialerlaß vom 2. Juli 1886, Z. 23261, geschützt, welcher anordnet, daß, wenn ein Gewerbetreibender, der den Gewerbeschein für ein fabriksmäßig betriebenes, jedoch unter die handwerksmäßigen gehöriges Gewerbe erlangt hat, dasselbe nicht fabriksmäßig sondern handwerksmäßig betreibt, demselben nach Durchführung des im § 1, drittletztes Alinea, vorgeschriebenen Verfahrens die fernere Ausübung unter Strafandrohung zu untersagen und im Falle des nicht fabriksmäßigen Fortbetriebes des Gewerbes nach § 132 a beziehungsweise 152 G. O. vorzugehen ist.

Hiemit erscheint der Antrag begründet.

§ 116 a, Punkt 4, habe zu entfallen.

Punkt 5 dieses Paragraphen berechtigt in seiner Fassung zu dem Zweifel, ob bei Entscheidungen über den Umfang der Gewerberechte jeder der beteiligten Genossenschaften oder nur jener das Rekursrecht zusteht, welche die Anzeige über die Gewerbestörung erstattet hat oder deren Antrag auf Fällung einer Entscheidung unberücksichtigt geblieben ist. Da das Rekursrecht aber für jede der beteiligten Genossenschaften von gleicher Wichtigkeit ist, wird beantragt:

§ 116 a, Punkt 5, sei abzuändern, wie folgt:

Bei Entscheidungen über den Umfang der Berechtigung von Gewerben, insoferne eine solche Entscheidung (§ 36) über einen Antrag der Genossenschaft erflossen ist, jeder der beteiligten Genossenschaften; wenn aber dem Antrage der Genossenschaft auf Fällung einer Entscheidung nicht willfahrt wurde, nur dieser Genossenschaft.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.

ständigen. Das Recht des Rekurses an die höhere Behörde steht der Genossenschaft binnen einer Frist von 14 Tagen, von dem dem Zustellungstage nachfolgenden Tage an gerechnet, zu.

§ 116 c.

Das Recht der Einbringung des Rekurses steht dem Genossenschaftsausschusse zu, sofern nicht zufolge einer statutarischen Bestimmung der Genossenschaftsversammlung vorbehalten ist, über die Einbringung des Rekurses in einzelnen Fällen Beschluß zu fassen.

Mit jedem Rekurse ist auch ein beglaubigter Auszug aus dem Sitzungsprotokolle des Genossenschaftsausschusses beziehungsweise der Genossenschaftsversammlung vorzulegen.

§ 116 d.

Gegen zwei in den Fällen des § 116 a, Punkt 1, erflossene gleichlautende Entscheidungen steht der Genossenschaft kein weiterer Rekurs zu.

§ 116 e.

Einer Genossenschaft, welche ihr Rekursrecht durch mutwillige Einbringung von Rekursen wiederholt mißbraucht hat, kann dasselbe über Antrag der Gewerbebehörde vom Minister des Innern im Einvernehmen mit dem Handelsminister zeitweilig entzogen werden.

§ 116 f.

Jahresbericht und Schlußrechnung der Genossenschaft.

Alljährlich sind der Gewerbebehörde ein Bericht über die Jahresversammlung und die ordnungsmäßige Wahl der Genossenschaftsvorstehung sowie eine mit den ordnungsmäßigen Belegen versehene Schlußrechnung über die Einnahmen und Ausgaben der Genossenschaft vorzulegen, welche vom Genossenschaftsvorsteher und zwei Ausschüssen gefertigt sein muß.

§ 118.

Vor dem letzten Absatze einzuschalten.

Mitglieder, welche mit der Zahlung der genossenschaftlichen Umlagen im Rückstande sind, können, solange dies der Fall ist, durch das Statut von der Teilnahme an der Abstimmung und von der Wählbarkeit in der Genossenschaft ausgeschlossen werden.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

§ 119.

Genossenschaftsversammlung.

Die Genossenschaftsversammlung besteht aus sämtlichen stimmberechtigten Mitgliedern.

Dieselben haben ihr Stimmrecht persönlich auszuüben; Bevollmächtigte sind in die Genossenschaftsversammlung nicht zuzulassen.

Bei Genossenschaften, welche mehr als 500 Mitglieder zählen, ist die Genossenschaftsversammlung, sofern sie *nicht Wahlen vorzunehmen, sondern über andere Gegenstände zu beraten hat, aus Delegierten zu bilden.*

Das Statut hat die näheren Bestimmungen über die Zahl der Delegierten und deren Wahl zu enthalten.

Die Anzahl der Delegierten muß wenigstens dreimal so groß als die Zahl der Mitglieder der Genossenschaftsvorstehung sein.

Jeder Genossenschaftsversammlung sind Vertreter der Gehilfenversammlung in der Zahl von zwei bis höchstens sechs beizuziehen.

Denselben steht es zu, an der Verhandlung jener Gegenstände, welche die Interessen der Gehilfenschaft berühren, mit beratender Stimme teilzunehmen sowie auch Wünsche oder Beschwerden der Gehilfen vorzubringen.

Anträge der III. Abteilung.

Zu § 119.

Der dritte Absatz enthält die neue Bestimmung, daß bei Genossenschaften, welche mehr als 500 Mitglieder zählen, die Genossenschaftsversammlung aus Delegierten zu bilden sei, wenn in derselben keine Wahlen vorgenommen werden.

So wenig sich gegen das Delegiertensystem für die Verwaltung der Zwangskassen, § 115 p, einwenden läßt, da nicht jeder Gewerbetreibende Lust, Zeit und Befähigung zu einer solchen Tätigkeit besitzen dürfte und es auch wünschenswert ist, daß die Genossenschaftsmitglieder, welche sich hiefür interessieren, nicht von ihren an der Verwaltung unbeteiligten Kollegen in der Generalversammlung majorisiert werden können, so viele Bedenken sprechen gegen das Delegiertensystem bei der Teilnahme an einer Genossenschaft, welche über Berufsinteressen zu beraten hat. Die Idee der Zwangsgenossenschaft steht und fällt mit dem Rechte aller Mitglieder, sich in derselben persönlich betätigen zu können und gleichen Pflichten müssen gleiche Rechte der Mitglieder gegenüberstehen. Die jüngeren Elemente in der Genossenschaft, welche in der Regel die treibende Kraft bilden und häufig mit einer größeren Schulbildung eine stärkere Unternehmungslust verbinden, würden zu Gunsten der älteren Mitglieder zurückgedrängt, welche, da sie in der Regel dem Genossenschaftsvorsteher näherstehen, sich durch die Unterstützung seiner Wahl auch alle Ausschuß- und Delegiertenstellen unter Ausschluß neuer Mitglieder zu sichern bestrebt sein würden. Wenn also das genossenschaftliche Leben, das ja gewöhnlich nur schwach pulsiert, nicht einer Gefahr ausgesetzt werden soll, welche seine Existenzbedingungen bedrohen könnte, darf an die Einführung des Delegiertensystems nicht gedacht werden. Vorteile kann dieses doch nur der Genossenschaftsvorstehung und dem Genossenschaftsausschuß bringen, niemals der Genossenschaft selbst, welche durch die Zurückstellung der Mehrzahl ihrer Mitglieder gewiß nicht gestärkt, sondern nur geschwächt werden kann. Und die Umlagenrückstände, welche die Genossenschaftsrechnungen ausweisen, würden noch bedeutend anwachsen, wenn die Mitglieder nur noch an der Delegiertenwahl teilnehmen dürften.

Auf die Teilnahme von Inhabern fabriksmäßig betriebener Unternehmungen müßte jedenfalls verzichtet werden, denn freiwillig wird niemand einer Genossenschaft beitreten, in welcher das Recht, seine Stimme zu erheben, von der Wahl von Männern abhängt, welche dem Fabriksbetriebe zumeist mehr oder minder feindlich gegenüberstehen.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

§ 119 a.

Absatz 4.

Von der durch den Genossenschaftsvorsteher erlassenen Einberufung *sind die Gewerbebehörde und* der für die Genossenschaft bestellte Kommissär, welcher den gesetzlichen Vorgang zu überwachen hat, zu verständigen.

Absatz 7.

Wenn die einberufene Genossenschaftsversammlung beschlußunfähig geblieben ist, so sind die zu derselben erschienenen Mitglieder nach Ablauf einer Wartestunde berechtigt, über das vorliegende Programm gültig zu beraten und zu beschließen.

Zusätze nach dem letzten Alinea:

Bei den Wahlen sind die Stimmzettel von den Wahlberechtigten persönlich in der Wahlversammlung abzugeben.

Beschwerden gegen Beschlüsse der Genossenschaftsversammlungen oder Proteste gegen vorgenommene Wahlen sind binnen einer Frist von 14 Tagen bei der Gewerbebehörde erster Instanz einzubringen.

Anträge der III. Abteilung.

Diese Erwägungen rechtfertigen den Antrag:

§ 119, Absatz 3, 4, 5, betreffend die Vertretung durch Delegierte, sei zu streichen.

Zu § 119 a, Absatz 7.

Die Bestimmung des Absatzes 7, wonach eine beschlußunfähig gebliebene Genossenschaftsversammlung nach Ablauf einer Wartestunde berechtigt ist, über die vorliegende Tagesordnung gültig zu beraten und zu beschließen, würde jedenfalls nur dazu führen, daß die Mitglieder erst nach Ablauf der Wartestunde erscheinen, um keine Zeit zu verlieren. Die Beschlußfähigkeit der Versammlung erhält aber durch diese Bestimmung eine ganz nebensächliche Bedeutung, was gewiß nicht wünschenswert ist. Es dürfte daher die Abhaltung einer zweiten Versammlung mit derselben Tagesordnung, welche ohne Rücksicht auf die Anzahl der Erschienenen beschlußfähig ist, im Interesse der Erzielung beschlußfähiger Versammlungen durch entsprechende Agitation, entschieden den Vorzug verdienen.

Für große Genossenschaften oder solche, deren Sprengel mehrere Gemeinden umfaßt, würde sich zur Durchführung der Wahlen nach § 119 b die Abhaltung besonderer Wahlversammlungen empfehlen, welche auch in örtlich getrennten Wahllokalitäten, jedenfalls aber an einem und demselben Tage stattzufinden hätten. Damit dürfte allen Unzukömmlichkeiten, welche bei Wahlen vorzukommen pflegen, wo eine große Wählerzahl in unzureichenden Wahllokalitäten zu erscheinen hat, vorgebeugt und anderseits eine große Beteiligung an den Wahlen ermöglicht werden.

Es wird daher der Antrag gestellt:

§ 119 a, Absatz 7, habe zu lauten:

Falls die einberufene Genossenschaftsversammlung beschlußunfähig geblieben ist, so ist eine neue Versammlung mit derselben Tagesordnung einzuberufen, welche ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Mitglieder über das vorliegende Programm gültig beschließen kann. Die Beschlüsse werden mit absoluter Stimmenmehrheit gefaßt.

Zur Vornahme der im § 119 b, Punkt b, bezeichneten Wahlen kann bei Genossenschaften,

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
	welche mindestens 1000 Mitglieder zählen oder deren Sprengel sich über mehrere Gemeinden erstreckt, durch Statut bestimmt werden, daß diese Wahlen auch in mehreren Wahllokalitäten, jedoch nur an einem und demselben Wahltage vorgenommen werden dürfen, wobei die Wahlberechtigten nach ihrer örtlichen Zugehörigkeit oder in alphabetischer Gruppierung zugelassen werden.
§ 119 b.	
Wirkungskreis der Genossenschaftsversammlung.	
Punkt g.	
g) die grundsätzlichen Beschlüsse über die *Gründung* von genossenschaftlichen *Einrichtungen* zu Lehr-, Arbeits-, Unterstützungs- und Wirtschaftszwecken *sowie über die Umänderung oder Auflassung dieser Einrichtungen, insofern dieselben keine selbständigen Anstalten sind.*	
Punkt k (neu).	
k) Der Beitritt zu einem Genossenschaftsverbande	
§ 119 d.	
Zusätze am Schlusse.	Zu § 119 d.
Das von der Genossenschaftsversammlung systemisierte Hilfspersonal steht unter der Disziplinargewalt des Vorstehers, welcher für die Tätigkeit desselben verantwortlich und haftbar ist.	Den Genossenschaftsvorsteher für die Tätigkeit des Hilfspersonales verantwortlich und haftbar zu erklären, könnte nur die Wirkung haben, daß die Annahme eines solchen Ehrenamtes seitens geeigneter Persönlichkeiten, welche ihre Zeit im eigenen Gewerbebetriebe stets lohnender verwenden können, noch weit seltener als bisher erfolgen würde. Es empfiehlt sich daher, es bei jener Haftung bewenden zu lassen, welche den bürgerlichen Rechtsgrundsätzen entspricht.
Der Vorsteher bestellt und entläßt das Hilfspersonal.	Ebenso dürfte die Forderung des Befähigungsnachweises für die Genossenschaftssekretäre mindestens für die Verhältnisse des flachen Landes, wo gewöhnlich mit einer Schreibkraft das Auslangen gefunden werden muß, die auf einen Nebenverdienst angewiesen ist, zu weit gehen, weil die Mittel der Genossenschaft zu einer solchen Auslage gewöhnlich nicht ausreichen.
Als Genossenschaftssekretäre und Kassenorgane dürfen nur vertrauenswürdige Personen bestellt werden. Die Genossenschaftssekretäre haben vor ihrer Bestellung ihre Befähigung nachzuweisen. Die Art der Erbringung dieses Nachweises wird im Verordnungswege vom Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern festgestellt.	Es wird daher der Antrag gestellt:
Die Genossenschaftssekretäre und Kassenorgane sind von der Gewerbebehörde zu beeidigen.	Die Zusätze am Schlusse des § 119 d haben zu lauten:
	Das von der Genossenschaftsversammlung systemisierte Hilfspersonal steht unter der Disziplinargewalt des Vorstehers.
	Die Genossenschaftsvorstehung bestellt und entläßt das Hilfspersonale.

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
	Als Genossenschaftssekretäre und Kassenorgane dürfen nur vertrauenswürdige Personen bestellt werden, welche von der Gewerbebehörde zu beeidigen sind.
§ 119 f.	
In den Wirkungskreis der Genossenschaftsvorstehung gehören alle Angelegenheiten, welche nicht der Genossenschaftsversammlung vorbehalten oder dem schiedsgerichtlichen Ausschusse beziehungsweise den Organen der *Gehilfenkrankenkassa (§ 121) oder den besonderen Funktionären der Zwangskassa für die Genossenschaftsmitglieder (§ 115l)* zugewiesen sind.	
Insbesondere hat die Genossenschaftsvorstehung die genossenschaftlichen Anstalten zu Lehr-, Arbeits-, Unterstützungs- und Wirtschaftszwecken zu überwachen und über die Verhältnisse derselben der Genossenschaftsversammlung regelmäßig Bericht zu erstatten.	
Zu den Aufgaben der Genossenschaftsvorstehung gehört es auch, die von der Gehilfenversammlung gefaßten Beschlüsse im eigenen Wirkungskreise durchzuführen oder der Genossenschaftsversammlung hierüber einen Antrag zu stellen.	
§ 119 g.	
Bei Genossenschaften, deren Sprengel so ausgedehnt ist, daß der Verkehr mit dem Genossenschaftsvorsteher sehr erschwert erscheint, können über Beschluß der Genossenschaftsversammlung einzelne Geschäfte, wie das Aufdingen von Lehrlingen, die Amtshandlungen bei Abschließung der Lehrverträge, die Bestätigung der Arbeitszeugnisse, an in der Genossenschaftsversammlung gewählte Vertrauensmänner übertragen werden.	
Die letzteren können auch von der Genossenschaftsvorstehung fallweise zu Erhebungen und Besprechungen mit den Genossenschaftsmitgliedern verwendet werden.	
Die Genossenschaftsvorstehung und die Vertrauensmänner halten von Zeit zu Zeit gemeinsame Sitzungen ab, in denen die Berichte der Vertrauensmänner über genossenschaftliche Angelegenheiten für den ihnen zugewiesenen Sprengel erstattet werden.	
Über die Wahl der Vertrauensmänner enthält das Genossenschaftsstatut die näheren Bestimmungen.	
§ 119 h.	
Die Genossenschaftsvorstehung und der Gehilfenausschuß haben über Antrag des einen oder andern Teiles zu gemeinschaftlichen Beratungen über Gegenstände von gemeinsamem Interesse zusammenzutreten.	

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
§ 120.	
Gehilfenversammlung.	
Die Gehilfen *(Hilfsarbeiter)* haben sich als Gehilfen*(Hilfsarbeiter)*versammlung zu konstituieren und als solche einen Obmann, *einen Obmannstellvertreter sowie eine Anzahl von* Ausschußmitgliedern *und Ersatzmännern aus ihrer Mitte* jeweilig auf die Dauer von drei Jahren zu wählen.	Zu § 120.
Die Tätigkeit der Gehilfenversammlung sowie deren Rechte und Pflichten werden durch *das* Statut (§ 126) geregelt, welches der behördlichen Genehmigung unterliegt.	Hinsichtlich der Absätze 5, 6 und 7, welche die Delegiertenvertretung betreffen, kann nur auf die Ausführungen zu § 119 mit dem Bemerken hingewiesen werden, daß das Delegiertensystem auch von der Gehilfenschaft abgelehnt wird. So fordert die „Gewerkschaftskommission Österreichs" mit aller Entschiedenheit die Streichung des fünften, sechsten und siebenten Absatzes, „weil die Einführung einer indirekten Teilnahme der Arbeiter die ganze Gehilfenversammlung für sie wertlos mache".
Der gewählte Obmann und Obmannstellvertreter sind der Gewerbebehörde zur Anzeige zu bringen. Die Wahl kann nur, wenn sie gesetzwidrig zu stande gekommen oder wenn der Gewählte von der Wählbarkeit gesetzlich ausgeschlossen ist (§ 118), von der Gewerbebehörde für ungültig erklärt werden, in welchem Falle sogleich eine Neuwahl zu veranlassen ist.	Im letzten Absatze ist im Hinblicke auf die bei § 119 a beantragten Wahlmodalitäten auch auf die Wahlen aus der Gehilfenversammlung hinzuweisen, daher beantragt wird:
Die Gehilfenversammlung *besteht* aus sämtlichen stimmberechtigten Gehilfen der in eine Genossenschaft vereinigten Gewerbetreibenden.	**§ 120, Absatz 5, 6 und 7, sei zu streichen.**
Bei Genossenschaften, welche mehr als 500 stimmberechtigte Angehörige zählen, ist die Gehilfenversammlung, sofern sie nicht Wahlen vorzunehmen, sondern über andere Gegenstände zu beraten hat, aus Delegierten zu bilden.	**§ 120, letzter Absatz, habe zu lauten:**
Das Statut (§ 126) hat die näheren Bestimmungen über die Zahl der Delegierten und deren Wahl zu enthalten.	**Hinsichtlich der Beschlußfähigkeit der Gehilfenversammlung und der durch dieselbe vorzunehmenden Wahlen haben die Bestimmungen des § 119 a analog zur Anwendung zu kommen.**
Die Anzahl der Delegierten muß wenigstens dreimal so groß als die Zahl der Mitglieder des Gehilfenausschusses sein.	
Die Gehilfenversammlung wird das erste Mal durch die Gewerbebehörde, in der Folge jedoch *nach vorher eingeholter Zustimmung* der Genossenschaftsvorstehung durch ihren Obmann einberufen.	
Wenn die Genossenschaftsvorstehung ihre Zustimmung zur Einberufung der Gehilfenversammlung verweigert, kann vom Obmanne der letzteren die Entscheidung der Gewerbebehörde darüber eingeholt werden, ob die Verweigerung der Zustimmung gerechtfertigt ist.	
Von jeder Einberufung der Gehilfenversammlung ist vorher auch der Gewerbebehörde die Anzeige zu erstatten, welche behufs Überwachung eines gesetzmäßigen Vorganges bei derselben einen behördlichen Kommissär entsenden kann.	

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

Im Statut (§ 126) ist auszusprechen, inwieweit Gehilfen, welche *während einer bestimmten, die Dauer von sechs Monaten nicht überschreitenden Zeit* außer Arbeit stehen, an der Gehilfenversammlung teilnehmen und die ihnen anvertrauten Funktionen *fortführen können.*

Der Genossenschaftsvorstehung steht es zu, in die Gehilfenversammlung zwei bis sechs Gewerbeinhaber abzuordnen, welche an derselben mit beratender Stimme teilnehmen können.

Hinsichtlich der Beschlußfähigkeit der Gehilfenversammlungen haben die Bestimmungen des § 119 a analog zur Anwendung zu kommen.

§ 120 a.

In den Wirkungskreis der Gehilfenversammlung (§ 120) gehört:

a) die Wahrnehmung und Erörterung der Interessen der zur Genossenschaft gehörigen Gehilfen *und die Beschlußfassung hierüber,* soweit die Förderung dieser Interessen zu den Zwecken der Genossenschaft (§ 114) *gehört;*

b) die Wahl der Mitglieder des schiedsgerichtlichen Ausschusses (§ 122), des Vorstandes, des Überwachungsausschusses und eventuell der Delegierten zur Generalversammlung der Krankenkassa aus dem Stande der Gewerbegehilfen *(§ 121 c, 121 d und 121 f); dann der Mitglieder des Ausschusses für die genossenschaftliche Arbeitsvermittlung (§ 116);*

c) die Wahl der Vertreter aus dem Stande der Gewerbegehilfen, welchen die im § 119, Alinea 5, bezeichnete Funktion in der Genossenschaftsversammlung zusteht; dann die Wahl des Obmannes, *des Obmannstellvertreters,* der Mitglieder des Gehilfenausschusses und *der Ersatzmänner derselben.*

Die Wahlen sind von den stimmberechtigten Gehilfen in der statutarisch festgestellten Weise vorzunehmen. Jedenfalls sind bei Wahlen die Stimmzettel von den Wahlberechtigten persönlich in der Wahlversammlung abzugeben.

Beschwerden gegen Beschlüsse der Gehilfenversammlungen oder Proteste gegen vorgenommene Wahlen sind binnen einer Frist von 14 Tagen bei der Gewerbebehörde erster Instanz einzubringen.

Anträge der III. Abteilung.

Zu § 120 a.

Im Punkte c wird die Wahl der Delegierten aus dem Gehilfenstande einbezogen, welche mit Rücksicht auf die Anträge zu § 120 zu entfallen hätte.

Im vorletzten Absatze müßte mit Beziehung auf die zu § 119 a beantragte Zulässigkeit der Wahlen in mehreren Wahllokalen nicht die Abgabe der Stimmzettel in der Wahlversammlung, sondern in den Wahllokalen angeordnet werden, und wird daher der Antrag gestellt:

§ 120 a, Punkt c, habe zu lauten:

Die Wahl des Obmannes, des Obmannstellvertreters, der Mitglieder des Gehilfenausschusses und der Ersatzmänner derselben.

§ 120 a, vorletzter Absatz, soll lauten:

Die Wahlen sind von den stimmberechtigten Gehilfen in der statutarisch festgestellten Weise vorzunehmen. Jedenfalls sind bei Wahlen die Stimmzettel von den Wahlberechtigten persönlich in den Wahllokalen abzugeben.

Digitized by

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
§ 126.	
Statuten.	
Absatz 2, Punkt h.	
h) Die Höhe der allenfalls festgesetzten Inkorporationsgebühr für eintretende Mitglieder, *dann der Aufding- und Freisprechgebühr der Lehrlinge;*	
Absatz 2, Punkt j (neu).	
j) Die Bestimmungen, betreffend die Vorsorge für ein geordnetes Lehrlingswesen und insbesondere über das Verhältnis der Zahl der Lehrlinge zu jener der Gehilfen im einzelnen Gewerbebetriebe;	
§ 127.	
Beaufsichtigung.	
Die Genossenschaften stehen unter der Aufsicht der *Gewerbebehörde, in deren Bezirke die Genossenschaftsvorstehung statutengemäß ihren Sitz hat.*	
Die Gewerbebehörde kann zur Überwachung *des gesetz- und statutenmäßigen* Vorganges bei den Genossenschaften eigene Kommissäre bestellen.	
Sie ist berechtigt, in die Bücher, Rechnungen, Verzeichnisse und sonstigen Aufschreibungen der Genossenschaft jederzeit Einsicht zu nehmen und die Kassen derselben zu revidieren.	
Im Falle erwiesener Unregelmäßigkeiten in der Geschäfts- und Kassagebarung der Genossenschaft, sowie bei trotz erfolgter Beanständung fortdauernden Statutenwidrigkeiten hat die Gewerbebehörde die Tätigkeit der Genossenschaftsvorstehung zu sistieren, die Verfügung wegen einstweiliger Führung der Geschäfte provisorisch zu treffen und hierüber sofort die Anzeige an die politische Landesbehörde zu erstatten, welche über die Enthebung des Vorstehers oder eines Mitgliedes der Vorstehung oder aber der ganzen Vorstehung von den ihnen übertragenen Funktionen endgültig entscheidet und die entsprechenden definitiven Verfügungen über die Vermögensverwaltung trifft.	
Für den Fall der Enthebung einer ganzen Genossenschaftsvorstehung hat die politische Landesbehörde längstens binnen sechs Wochen die Einleitung der Neuwahlen der Genossenschaftsfunktionäre durch die Gewerbebehörde erster Instanz zu verfügen.	

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.

Die Gewerbebehörde ist auch berechtigt, gegen Genossenschaftsvorsteher oder deren Stellvertreter, welche den auf Grund dieses Gesetzes an sie ergehenden behördlichen Aufträgen und Anordnungen keine Folge leisten oder grobe Ordnungswidrigkeiten sich zu Schulden kommen lassen, mit Ordnungsstrafen bis zu 100 K vorzugehen.

Die Streitigkeiten über innere Genossenschaftsangelegenheiten gehören ausschließlich auf den Verwaltungsweg.

Die von der Genossenschaftsversammlung ordnungsmäßig gefaßten Beschlüsse, welche solche Genossenschaftsangelegenheiten betreffen, zu deren Besorgung die Genossenschaft nach dem Gesetze verpflichtet ist, sind über Ansuchen der Vorstehung von der Gewerbebehörde im Verwaltungswege durchzuführen.

§ 127 a.

Genossenschaftsinstruktoren.

Das Handelsministerium ist ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern zum Zwecke der Förderung des Genossenschaftswesens die erforderliche Anzahl von Genossenschaftsinstruktoren zu bestellen.

Dieselben haben die Aufgabe, den Genossenschaften und deren Verbänden behufs Erreichung der ihnen gesetzlich zugewiesenen Zwecke als Berater zur Seite zu stehen und auf die Durchführung einer zweckentsprechenden genossenschaftlichen Organisation hinzuwirken.

Sie haben an der Beaufsichtigung der Genossenschaften (§ 127) teilzunehmen und sind von den Gewerbebehörden tunlichst bei allen wichtigen, insbesondere organisatorischen Angelegenheiten des Genossenschaftswesens als begutachtende Fachorgane zu hören.

Die Genossenschaftsinstruktoren unterstehen dem Handelsminister.

Die nähere Regelung ihres Wirkungskreises und ihrer Amtstätigkeit erfolgt im Verordnungswege durch den Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern.

§ 130 a.

Die Entscheidung über Vermögensauseinandersetzungen zwischen den erwähnten gewerblichen Korporationen und Genossenschaften, zwischen Genossenschaften untereinander, ferner über Vermögensauseinandersetzungen bei Ausscheidung von Gewerbekategorien aus einer bestehenden Genossenschaft, endlich über die Zuweisung des Vermögens einer

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
gewerblichen Korporation im Falle ihrer Auflösung obliegt mit Ausschluß der den berufenen Gerichten zustehenden Entscheidung über privatrechtliche Ansprüche der politischen Landesbehörde.	
§ 130 b.	Zu § 130 b.
Die Gewerbebehörde kann vorschreiben, daß die ertragbringenden genossenschaftlichen Vermögensbestände, die nicht für laufende Verwaltungsausgaben bestimmt sind, pupillarsicher angelegt und entsprechend verwahrt werden.	Da § 115 v die materielle Förderung der von den Genossenschaften errichteten Unterstützungskassen und wirtschaftlichen Unternehmungen aus genossenschaftlichen Mitteln gestattet, so müßte im § 130 b, welcher die pupillarsichere Anlage von ertragbringenden Vermögensbeständen, die nicht für laufende Verwaltungsausgaben bestimmt sind, anordnet, auch jene Beträge ausnehmen, welche zur Förderung oberwähnter Genossenschaftszwecke nothwendig sind, da dieselben zu den Verwaltungsausgaben nicht gezählt werden können. Demgemäß wird beantragt: § 130 b habe zu lauten: **Die Gewerbebehörde kann vorschreiben, daß die ertragbringenden genossenschaftlichen Vermögensbestände, die nicht für laufende Verwaltungsauslagen bestimmt sind, oder zur materiellen Förderung der gemäß § 115 v errichteten Unterstützungskassen und wirtschaftlichen Unternehmungen verwendet werden, pupillarsicher angelegt und entsprechend verwahrt werden.**
§ 130 c. **Genossenschaftsverbände.** *Die Genossenschaften eines politischen Bezirkes oder auch weiterer Gebiete können zu Verbänden zusammentreten. Der Beitritt ist durch die Genossenschaftsversammlung zu beschließen.* *Die Genossenschaftsverbände haben den Zweck, die angehörigen Genossenschaften in Bezug auf die Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben zu unterstützen, die Geschäftsführung der einzelnen Verbandsgenossenschaften zu überwachen und Gutachten oder Anregungen in gewerblichen Angelegenheiten an die Behörden, sowie an die Handels- und Gewerbekammern zu erstatten.* *Sie sind insbesondere berechtigt, die humanitären, wirtschaftlichen und Bildungsinteressen der dem Verbande angehörigen Genossenschaften durch die in den § 114, Absatz 2, und 116 erwähnten Veranstaltungen zu fördern.*	

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.

§ 130 d.

Verbands-Kranken- und Unterstützungskassen, welche auf dem Grundsatze der Freiwilligkeit beruhen, sind nach den Vorschriften des Gesetzes vom 16. Juli 1892 (R. G. Bl. Nr. 202) zu errichten.

Die Errichtung einer Verbandszwangkasse (§ 115 b) für die Mitglieder aller oder mehrerer der zugehörigen Genossenschaften ist von der im § 115 v vorgesehenen übereinstimmenden Beschlußfassung der betreffenden Genossenschaften abhängig.

Den im Absatze 2 erwähnten Zwangskassen ist die Übernahme der freiwilligen Versicherung von Mitgliedern solcher Verbandsgenossenschaften, welche den Versicherungszwang nicht beschlossen haben, auf Grund besonderer, mit den betreffenden Genossenschaften abgeschlossenen Übereinkommen gestattet.

Im übrigen finden hinsichtlich der Errichtung und materiellen Förderung von Kranken- und Unterstützungsanstalten, Unterstützungsfonds und wirtschaftlichen Unternehmungen durch den Verband die Bestimmungen des § 115 v sinngemäße Anwendung, wobei jedoch an Stelle der in dem ebenerwähnten Paragraphen, Absatz 2 bis 4, enthaltenen Regelung der Beschlußfähigkeit die Vorschrift tritt, daß in der betreffenden Verbandsversammlung jedenfalls die Hälfte der Vertreter der zugehörigen Genossenschaften anwesend sein muß.

§ 130 e.

Der Genossenschaftsverband wird vertreten durch

a) die Verbandsversammlung,

b) den Verbandsausschuß,

c) den Verbandsvorstand.

Die Verbandsversammlung wird durch die Vertreter der zugehörigen Genossenschaften gebildet und tritt jährlich wenigstens einmal zusammen. Die näheren Bestimmungen über die von den einzelnen Genossenschaften zu entsendenden Vertreter, über die Einberufung und Beschlußfähigkeit der Verbandsversammlung hat das Statut zu enthalten.

Die Verbandsversammlung wählt aus ihrer Mitte auf die Dauer eines Jahres einen Verbandsausschuß.

Das Statut bestimmt die Anzahl der Ausschußmitglieder und der eventuell zu wählenden Ersatzmänner.

Der Ausschuß wählt aus seiner Mitte einen Vorstand und dessen Stellvertreter.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

§ 130 f.

In den Wirkungskreis der Verbandsversammlung gehört:

a) die Wahl des Verbandsausschusses;

b) die Prüfung und Genehmigung des Rechnungsabschlusses und des Jahresvoranschlages, sowie die Verfügung über das Verbandsvermögen;

c) die Bestimmung der Höhe der zur Deckung der Erfordernisse des Verbandes auf die einzelnen Genossenschaften aufzuteilenden Beträge;

d) die Beschlußfassung über die wichtigeren, als solche statutarisch bezeichneten, zum Wirkungskreise des Verbandes gehörigen Gegenstände;

e) die Beschlußfassung über die Abänderung des Statutes und über die Auflösung des Verbandes;

f) der Ausschluß von Genossenschaften aus dem Verbande nach Maßgabe der statutarischen Bestimmungen.

§ 130 g.

Der Verbandsausschuß führt die von der Verbandsversammlung gefaßten Beschlüsse aus und besorgt die Geschäfte des Verbandes; in seinen Wirkungskreis gehören alle Angelegenheiten, welche nicht der Verbandsversammlung vorbehalten sind.

§ 130 h.

Der Verbandsvorstand beziehungsweise sein Stellvertreter vertritt den Verband nach innen und außen, führt in den Ausschußsitzungen und Verbandsversammlungen den Vorsitz und sorgt für die Durchführung der Beschlüsse des Ausschusses und der Verbandsversammlung.

§ 130 i.

Sofern ein statutenmäßig auf das Gebiet eines politischen Bezirkes beschränkter Genossenschaftsverband (Bezirksverband) mindestens zwei Drittel aller Genossenschaften oder alle für die handwerksmäßigen Gewerbe bestehenden Genossenschaften dieses Bezirkes, mindestens aber drei Genossenschaften mit dem Sitze in diesem Bezirke umfaßt, bildet sein Ausschuß einen Beirat der Gewerbebehörde, dessen Kompetenz im Verordnungswege bestimmt wird.

Anträge der III. Abteilung.

Zu § 130 i.

Diese Gesetzesbestimmung läßt in ihrer jetzigen Fassung Zweifel darüber zu, ob der Ausschuß eines Bezirksverbandes, welcher mindestens zwei Drittel aller Genossenschaften oder alle Genossenschaften für die handwerksmäßigen Gewerbe umfaßt, einen Beirat der Gewerbebehörde nur unter der Bedingung bildet, daß in jedem dieser beiden Fälle wenigstens drei Genossenschaften vereinigt sind, oder ob die Vereinigung von drei Genossenschaften mit dem Sitze in diesem Bezirke schon an und für sich allein hiezu genügt. Vermutlich ist die erstere Auffassung die der Tendenz des Entwurfes entsprechende, da es sich nicht annehmen läßt, daß zum Beispiel im politischen Bezirke

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
	Wien, wo rund 130 Genossenschaften bestehen, der Ausschuß eines Verbandes von dreien dieser Genossenschaften als Beirat der Gewerbebehörde eingesetzt werden wollte. Es würde sich daher folgende Stilisierung behufs Klarstellung dieser Bestimmung der Antrag empfehlen:
	§ 130 i habe zu lauten:
	Sofern ein statutenmäßig auf das Gebiet eines politischen Bezirkes beschränkter Genossenschaftsverband (Bezirksverband) mindestens zwei Drittel aller Genossenschaften oder alle für die handwerksmäßigen Gewerbe bestehenden Genossenschaften dieses Bezirkes, in beiden Fällen jedoch nicht weniger als drei Genossenschaften mit dem Sitze in diesem Bezirke umfaßt, bildet sein Ausschuß einen Beirat der Gewerbebehörde, dessen Kompetenz im Verordnungswege bestimmt wird.
§ 130 k.	
Die Kosten des Genossenschaftsverbandes sind in der statutenmäßig festgesetzten Weise auf die demselben beigetretenen Genossenschaften aufzuteilen und von diesen nach den Bestimmungen des § 115 aufzubringen.	
§ 130 l.	Zu § 130 l, Absatz 4.
Die mit Beobachtung der vorstehenden prinzipiellen Bestimmungen entworfenen Statuten des Verbandes und seiner etwaigen Nebenanstalten, sowie die beschlossenen Statutenänderungen unterliegen der Genehmigung der politischen Landesbehörde und, wenn der Verband sich über mehrere Verwaltungsgebiete erstreckt, der Genehmigung des Handelsministeriums.	Im vierten Absatze wird dem zur Überwachung des Verbandes bestellten Kommissär der Gewerbebehörde die Entscheidung über Beschwerden gegen Beschlüsse der Verbandsversammlung oder des Ausschusses übertragen. Soll nun die Tätigkeit des Verbandes nicht jeder gesicherten Grundlage entbehren, so müssen die Beschlüsse der genannten Körperschaften bald in Rechtskraft erwachsen, und daher das Beschwerderecht an eine kurze Frist gebunden werden. Demgemäß wird beantragt:
Die Genehmigung kann, abgesehen von gesetzlichen Gründen auch dann versagt werden, wenn nach den Verhältnissen die Erreichung der Zwecke des Verbandes nicht zu erwarten ist.	
Die Aufsicht über den Genossenschaftsverband wird von der Gewerbebehörde, in deren Bezirke sich der Sitz des Verbandes befindet, ausgeübt.	
Dieselbe kann zur Überwachung eines gesetzmäßigen Vorganges beim Verbande einen eigenen Kommissär bestellen und hat über Beschwerden gegen Beschlüsse der Verbandsversammlung oder des Ausschusses nach Einvernehmung beider Teile die Entscheidung zu treffen.	§ 130 l, Absatz 4 habe zu lauten:
Von der Einberufung von Verbandsversammlungen ist die Aufsichtsbehörde unter Mitteilung der Tagesordnung wenigstens acht Tage vorher zu verständigen. Derselben steht das Recht zu, die Versammlung zu untersagen, wenn die Tagesordnung Gegen	**Dieselbe kann zur Überwachung eines gesetzmäßigen Vorganges beim Verbande einen eigenen Kommissär bestellen und hat über Beschwerden gegen Beschlüsse der Verbandsversammlung oder des Ausschusses, welche binnen längstens 14 Tagen nach der Beschlußfassung eingebracht werden müssen, nach Einvernehmung beider Teile die Entscheidung zu treffen.**

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
stände umfaßt, welche nicht mit den Verbandszwecken in Beziehung stehen. Auch ist der Aufsichtsbehörde von der Zusammensetzung des Ausschusses und von den dem Verbande angehörigen Genossenschaften zu Beginn des Geschäftsjahres, dann von den in diesen Verhältnissen eintretenden Veränderungen, sowie von der Verlegung des Verbandssitzes jeweilig die Anzeige zu erstatten.	
Die Vorschrift des § 116 f bezüglich der Vorlage der Schlußrechnung findet auf Genossenschaftsverbände sinngemäße Anwendung.	
§ 130 m.	
Die Auflösung eines Genossenschaftsverbandes kann von der Verbandsversammlung jederzeit mit dem im Statute festzusetzenden Stimmenverhältnisse beschlossen werden.	
Die Verbandsversammlung, welche die Auflösung des Verbandes beschließt, hat zugleich auch über die Verwendung des nach Erfüllung aller Verpflichtungen verbleibenden Verbandsvermögens zu verfügen; doch muß dieses Vermögen einem Zwecke zugeführt werden, welcher den Gewerbetreibenden des Verbandssprengels oder ihren Hilfsarbeitern zu gute kommt.	
Bei wiederholt vorgekommenen Gesetzwidrigkeiten kann die Auflösung des Verbandes von der politischen Landesbehörde verfügt werden. Der betreffende, die Auflösung aussprechende Bescheid hat auch die Entscheidung über die Verwendung des vorhandenen Verbandsvermögens zu enthalten.	
§ 131.	
Strafen überhaupt.	
Die Übertretungen der Vorschriften *der Gewerbeordnung und der auf Grund derselben erlassenen Verordnungen* werden bestraft:	
a) mit Verweisen;	
b) mit Geldbußen bis zu *2000 K;*	
c) mit Arrest bis zu *sechs* Monaten;	
d) mit Entziehung der Gewerbeberechtigung für immer oder auf bestimmte Zeit.	
	Zu § 131.
	Gegen die Neuerung, wonach nicht nur die Übertretungen der Gewerbeordnung, sondern auch jene gegen die auf Grund deselben erlassenen Verordnungen zu bestrafen sind, muß entschieden Verwahrung eingelegt werden, da die Gültigkeit der Verordnungen nach dem Staatsgrundgesetze vom 21. Dezember 1867, R. G. Bl. Nr. 144, der richterlichen Entscheidung vorbehalten ist. Die staatsgrundgesetzlich gewährleistete Anfechtbarkeit der Verordnungen dadurch auszuschließen, daß denselben die Gleichstellung mit dem Gesetze verliehen wird, müßte als eine Maßregel bezeichnet werden, für welche stichhältige Gründe nicht bestehen. Für jene Verordnungen, denen durch eine in der Gewerbeordnung ausdrüdlich erteilte Befugnis Gesetzeskraft zukommt, bedarf es einer besonderen Bestimmung nicht, daher es bei der geltenden Vorschrift verbleiben kann.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

§ 132.

Absatz 1.

Eine Geldstrafe von *zehn Kronen bis tausend Kronen* hat insbesonders zu treffen:

Punkt d.

d) diejenigen, welche den Vorschriften hinsichtlich des Aufsuchens von Bestellungen auf Waren und hinsichtlich des Feilbietens im Umherziehen zuwiderhandeln.

Anträge der III. Abteilung.

Die Bestrafungen sollen hinsichtlich der Geldbußen von 800 auf 2000 K, und der Arreststrafen von drei auf sechs Monate gegenüber dem Maximum des geltenden Gesetzes erhöht werden. Da die Geldstrafen doch stets den Vermögensverhältnissen des Straffälligen angepaßt werden sollen, läßt sich wohl die Erhöhung der Geldstrafen, nicht aber jene der Arreststrafen als begründet bezeichnen. Denn diese werden im Sinne des § 135 in der Regel nur gegen jene zur Anwendung gelangen, welche die Geldstrafe nicht leisten können, also gewöhnlich die Ärmsten treffen, deren wirtschaftlicher Ruin oft schon mit einer dreimonatlichen Arreststrafe verbunden sein kann. Die Erhöhung der Maximaldauer der Arreststrafen kann daher, da solche oft für vermögenslose, niemals aber für wohlhabende Personen eine Existenzfrage bedeuten können, nicht befürwortet werden.

Da die § 132 und 133 auch Minimalsätze für Geldstrafen festsetzen, dürfte die Aufnahme solcher auch im § 131 als zweckmäßig erscheinen, damit eine möglichst gleichmäßige Praxis der Gewerbebehörden bei Anwendung der geringsten Strafen gesichert wird. Die in dem Gutachten des Wiener Magistrates vorgeschlagenen Minimalsätze als entsprechend bezeichnend, wird gemäß vorstehenden Ausführungen beantragt:

§ 131 habe zu lauten:

Die Übertretungen der Vorschriften der Gewerbeordnung werden bestraft:

a) mit Verweisen;

b) mit Geldbußen von 2 bis 2000 K;

c) mit Arrest von sechs Stunden bis zu drei Monaten;

d) mit Entziehung der Gewerbeberechtigung für bestimmte Zeit oder für immer.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
§ 133.	
Eine Geldstrafe *von zwanzig bis zweitausend Kronen* hat zu treffen:	
a) diejenigen, welche den Anordnungen über die Aufnahme, Verwendung und Behandlung der Gehilfen und Lehrlinge zuwiderhandeln;	
b) die im *§ 53* genannten Gewerbsleute, wenn sie den Gewerbebetrieb ohne Anmeldung einstellen, oder bei angemeldeter Zurücklegung des Gewerbes die von der Behörde geforderte Fortsetzung während der Kündigungsfrist unterlassen;	
c) jene Gewerbsleute, welche ihre Berechtigung zur Deckung des unbefugten Gewerbebetriebes Dritter mißbrauchen, *sowie diejenigen, welche diesen Mißbrauch zur Deckung ihres unbefugten Gewerbebetriebes veranlassen;*	
d) jene Gewerbsleute, welche sich Bedrückungen der Arbeiter durch Ablohnung in Waren oder durch andere vorschriftswidrige Vorgänge zu Schulden kommen lassen.	
§ 135.	
Grundsatz für die Anwendung der Strafarten.	Zu § 135.
Wegen Übertretungen der Vorschriften der Gewerbeordnung und der auf Grund derselben erlassenen Verordnungen sind in der Regel zunächst Geldbußen zu verhängen. Unter erschwerenden Umständen können auch Arreststrafen verhängt werden.	Im ersten Absatze wird die Weglassung der Worte „und der auf Grund derselben erlassenen Verordnungen" mit Beziehung auf den Antrag zu § 131 beantragt.
Bei Zahlungsunvermögen *ist die Geldstrafe in eine Arreststrafe umzuwandeln,* in welchem Falle für je *zehn K* Geldbuße Ein Tag Arrest zu berechnen ist.	Für die Bemessung der Arreststrafe bei Umwandlung einer Geldstrafe wäre im Hinblicke auf die beantragte Beibehaltung der dreimonatlichen Maximaldauer bei Arreststrafen ein Tag mit 20 K zu berechnen, um das im Entwurfe angenommene Verhältnis der Geldstrafe zur Arreststrafe herzustellen. Da der Einheitssatz von 20 K auch den durchschnittlichen Erwerbsverhältnissen der Gegenwart besser als 10 K entsprechen dürfte, wird beantragt:
	§ 135 haben zu lauten:
	Wegen Übertretungen der Vorschriften der Gewerbeordnung sind in der Regel zunächst Geldbußen zu verhängen. Unter erschwerenden Umständen können auch Arreststrafen verhängt werden.
	Bei Zahlungsunvermögen ist die Geldstrafe in eine Arreststrafe umzuwandeln, in welchem Falle für je 20 K Geldbuße Ein Tag Arrest zu berechnen ist.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.

§ 137.

Entziehung des Rechtes, Lehrlinge oder jugendliche Hilfsarbeiter zu halten.

Neuer Absatz zwischen Absatz 2 und 3.

Ebenso kann, wenn aus dem Ergebnisse der Lehrlingsprüfung hervorgeht, daß der Lehrherr an dem nicht entsprechenden Erfolg des Lehrlings Schuld trägt, dem Lehrherrn das Recht zum Halten von Lehrlingen für eine bestimmte Zeit oder auch dauernd entzogen werden.

Behörden und Verfahren.

§ 141.

I. Instanz.

Vor dem letzten Absatze einzuschalten:

In Fällen unbefugter Ausübung von Gewerben hat die politische Bezirksbehörde zur Durchführung der Untersuchung nach Tunlichkeit die von der Vorstehung der zuständigen Genossenschaft namhaft gemachten Beauftragten dann beizuziehen, wenn sie zur Feststellung des Tatbestandes einen Augenschein vornimmt.

§ 142.

II. Instanz.

Letzter Absatz.

Für jene periodischen Personentransportunternehmungen, welche auf Poststraßen und mit gewechselten Pferden betrieben werden, wobei immer das Einvernehmen mit der Postbehörde zu pflegen ist, dann für jene, welche sich auf mehrere Bezirke desselben Kronlandes ausdehnen;

für die Erteilung der Genehmigung für Betriebsanlagen, welche sich auf zwei oder mehrere Bezirke desselben Kronlandes erstrecken;

endlich für die im *§ 58* erwähnten Auszeichnungen.

§ 143.

Oberste Instanz.

Absatz 2.

Es erteilt die ausnahmsweise Bewilligung zur Errichtung von Preßgewerben außerhalb der Orte, in welchen eine politische Behörde sich befindet, es

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
bewilligt jene periodischen Personentransportunternehmungen *und genehmigt jene Betriebsanlagen,* welche sich über die Verwaltungsgebiete mehrerer Kronländer erstrecken.	
§ 144.	
Kompetenz.	
Zusätze am Schlusse.	
Die Anheimsagung eines Gewerbes, beziehungsweise die Betriebseinstellung ist vom Gewerbetreibenden sogleich der Gewerbebehörde anzuzeigen.	
Von Anheimsagungen oder sonstigen Erlöschungen von Gewerben, dann von Veränderungen in Gewerben ist gleichfalls die betreffende Genossenschaft zu verständigen.	
Die Verlautbarung der Ausfertigung von Gewerbescheinen, der Erteilung von Konzessionen, der Anheimsagungen oder sonstigen Erlöschungen von Gewerben, dann der Veränderungen in Gewerben im Amtsblatte der politischen Behörde erster Instanz ist als genügende Art der Verständigung der Genossenschaften anzusehen, welche letzteren zu diesem Behufe das betreffende Amtsblatt zu halten verpflichtet sind.	
§ 151.	
Bestimmung der Geldstrafen.	Zu § 151.
Die Einbringung der Strafgelder erfolgt im administrativen Exekutionswege.	Von dem Grundsatze ausgehend, daß die Strafen in jene Unterstützungs- und Krankenkassen fließen sollen, an deren Erhaltung der Straffällige als Mitglied oder Angehöriger einer Genossenschaft oder als außerhalb eines genossenschaftlichen Verbandes Stehender das meiste Interesse haben sollte, wird folgende Fassung des dritten Absatzes vorgeschlagen:
Sie fließen, wenn der Straffällige als Mitglied oder Angehöriger einer Gewerbegenossenschaft angehört, welche eine eigene Gehilfenkrankenkasse nach Vorschrift des § 121 errichtet hat oder bezüglich ihrer Angehörigen einer anderen, den gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Krankenkasse korporativ beigetreten ist, in diese Krankenkasse.	**Sie fließen, wenn der Straffällige als Mitglied einer Genossenschaft angehört, in die Meisterunterstützungskasse, in deren Ermanglung in die Meisterkrankenkasse, mangels dieser in die Lehrlingskrankenkasse, und wenn eine solche nicht besteht, in die Gehilfenkrankenkasse. Ist der Straffällige Angehöriger einer Genossenschaft, in die Gehilfenkrankenkasse.**
In allen sonstigen Fällen fließen diese Strafbeträge in den Reservefonds der Bezirkskrankenkasse, und zwar derjenigen, bei welcher die Hilfsarbeiter des Straffälligen, beziehungsweise die straffälligen Hilfsarbeiter im Zeitpunkte der begangenen Übertretung krankenversicherungspflichtig waren oder unter der Voraussetzung des befugten Gewerbebetriebes, respektive der tatsächlichen Verwendung von Hilfsarbeitern krankenversicherungspflichtig gewesen wären.	**In allen sonstigen Fällen fließen diese Strafbeträge in den Reservefond jener Bezirkskranken-**

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der III. Abteilung.
	kasse, in deren Sprengel sich der gewerbliche Standort des Straffälligen oder das Unternehmen befindet, in welchem der straffällige Hilfsarbeiter in Arbeit steht.
Artikel II.	
Dieses Gesetz tritt sechs Monate nach seiner Kundmachung in Wirksamkeit.	
Artikel III.	
Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes sind Mein Handelsminister und Mein Minister des Innern betraut.	

Wien, im Juli 1903.

Heinrich Vetter,
Obmann.

Rudolf Kitschelt,
Referent.

Digitized by Google

Übersicht über jene Bestimmungen der Gewerbeordnung und der zu derselben erflossenen Nachtragsgesetze und Verordnungen, deren Außerachtlassung nach der Gewerbeordnung einer Bestrafung unterliegt.

(Beilage zu dem Berichte der III. Abteilung über den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung.)

A. Gewerbeordnung.

II. Hauptstück.

B. Bestimmungen des selbständigen Gewerbebetriebes. Besondere Bestimmungen.

a) Bei freien Gewerben.

§ 11. Verpflichtung zur Anmeldung des Gewerbes vor Antritt desselben bei der Behörde.

§ 13. Im Falle von Anständen, Untersagung des Beginnes oder der Fortsetzung des Betriebes.

b) Bei handwerksmäßigen Gewerben.

§ 14. Die § 11 und 13 gelten auch hier.

c) Bei konzessionierten Gewerben.

§ 19. (Drei besondere Vorschriften für Gast- und Schankgewerbe, nämlich):

1.) Beschränkung der Zahl der Konzessionen, welche in einer und derselben Ortschaft von einer und derselben Person erworben, gepachtet oder in Stellvertretung übernommen werden dürfen.

2.) Strafbarkeit sowohl des Inhabers als auch des Stellvertreters oder Pächters bei Betrieb durch Stellvertreter oder Pächter ohne vorher erlangte behördliche Genehmigung.

§ 20. 3.) Verbot der Übertragung der im § 16 c, d, e aufgezählten Gast- und Schankgewerbe sowie Kaffeeschänken in ein anderes Lokal ohne vorher erlangte Genehmigung der Gewerbebehörde.

§ 22. Verbot des Beginnes des Betriebes eines konzessionierten Gewerbes vor erlangter Konzession.

III. Hauptstück.

Erfordernis der Betriebsanlagegenehmigung bei einzelnen Gewerben.

§ 25. Verbot der Errichtung gewisser Betriebsanlagen vor erlangter Genehmigung.

§ 32. Pflicht zur Anzeige gewisser Änderungen in der Beschaffenheit der Betriebsanlage oder in der Fabrikationsweise und gewisser Erweiterungen des Betriebes vor der Ausführung.

§ 33. 1.) Beginn oder Wiederaufnahme des Betriebes einer Anlage nach Erlöschen der Genehmigung; 2.) Neuerliche Inbetriebsetzung einer Betriebsanlage nach ihrer vollständigen Zerstörung vor erlangter Genehmigung dieser Inbetriebsetzung. (Spezialfälle des § 25.)

§ 35. Gegebenenfalls landesbehördliches Verbot der ferneren Benützung bestehender Privatschlachthäuser oder der Anlage neuer.

IV. Hauptstück.

Umfang und Ausübung der Gewerberechte.

§ 36. Verpflichtung zum Betriebe eines Gewerbes in einem nicht über den Inhalt des Gewerbescheines oder der Konzession hinausgehenden Umfange.

§ 37. Besondere Bestimmung zur Begrenzung der Rechte der Inhaber von Erzeugungsgewerben.

§ 38. Desgleichen .... von Handelsgewerben.

§ 39. 1.) Bei freien und handwerksmäßigen Gewerben: Gebot der Anzeige der Haltung mehrerer fester Betriebsstätten und der Verlegung von solchen an einen anderen Standort innerhalb der Gemeinde. 2.) Verbot der Verlegung von eine feste Betriebsstätte bedingenden konzessionierten Gewerben vor erlangter Genehmigung.

§ 40. Bezüglich der Errichtung von Zweigetablissements und Niederlagen gelten die gleichen Bestimmungen wie jene, welche in den § 11, 13, 22 bezüglich der freien und handwerksmäßigen beziehungsweise konzessionierten Gewerbe und in den

Digitized by Google

§ 25, 32 und 33 bezüglich der Betriebsanlagen enthalten sind.

§ 42. Im Falle der bezirksweisen Abgrenzung für die Ausübung des Rauchfangkehrer- und des Kanalräumergewerbes: Verbot der Verrichtung von Arbeiten durch auswärtige Gewerbsleute.

§ 43. Verpflichtung zur Beobachtung der Vorschriften über den Antritt neuer Gewerbe bei Übersiedlung in den Bezirk einer anderen Gewerbebehörde.

§ 44. Verpflichtung der äußeren Bezeichnung der festen gewerblichen Betriebsstätten oder der Wohnungen.

§ 46. Gewerbebehördliche Untersagung der fälschlichen Ankündigung seitens eines Gewerbetreibenden, nämlich unter widerrechtlicher Benützung des Namens, der Firma u. s. w. eines anderen inländischen Gewerbetreibenden.

§ 47. Verbot wissentlicher Eingriffe dieser Art in die Rechte anderer inländischer Gewerbetreibender.

§ 48. Schutz von Ausländern gegen derartige Eingriffe im Falle der Reziprozität.

§ 49. 1.) Verbot des Gebrauches eines nicht zustehenden Namens zur äußeren Bezeichnung (§ 44), zur Bezeichnung von Gewerbserzeugnissen oder überhaupt beim Betriebe der Geschäfte u. dgl. ohne Berechtigung hiezu durch Eintragung der Firma ins Handelsregister.

2.) Anmaßung von Auszeichnungen.

3.) Anwendung von die Annahme eines — nicht bestehenden — Gesellschaftsverhältnisses zulassenden Bezeichnungen.

4.) Nichtanwendung des vollen Vor- und Zunamens in den im Punkte 1 bezeichneten Fällen ohne Berechtigung hiezu durch die Firmaprotokollierung.

5.) Anwendung einer Bezeichnung beim Bestande eines Gesellschaftsverhältnisses, in welcher nicht bloß Namen von Gesellschaftern, sondern außerdem ein das Vorhandensein einer Gesellschaft andeutender Zusatz enthalten ist, ohne Berechtigung hiezu durch Protokollierung einer derartigen Firma.

(NB. Gemäß § 50 der Gewerbeordnung haben die im § 131, lit. a), b), c), der Gewerbeordnung bezeichneten Strafen nicht abgesondert Platz zu greifen, wenn eine der in den § 46—49 bezeichneten Handlungen einer Ordnungsstrafe nach dem Handelsgesetzbuch unterliegt, so daß nur § 131, lit. d) [Entziehung der Gewerbeberechtigung für immer oder auf bestimmte Zeit] neben den Ordnungsstrafen nach dem Handelsgesetzbuch verfügt werden kann.)

§ 51. Einhaltung der gegebenen Falls für den Kleinverkauf von Artikeln des täglichen Verbrauches oder für das Rauchfangkehrer-, Kanalräumer-, Abdecker-, Transport- und Platzdienstgewerbe festgesetzten Maximaltarife.

§ 52. Gebot der Ersichtlichmachung der Preise mit Rücksicht auf Quantität und Qualität seitens der Verschleißer von Artikeln des täglichen Unterhaltes sowie seitens der Inhaber von Gast- und Schankgewerben, Transport- und Platzdienstgewerben.

§ 53. Verpflichtung der Inhaber von Bäcker-, Fleischer-, Rauchfangkehrer-, Kanalräumer- und Transportgewerben zur Anzeige der beabsichtigten Betriebseinstellung an die Gewerbebehörde vier Wochen vor dieser Betriebseinstellung.

§ 54 (ad 2). Beobachtung der gewerbepolizeilichen Anordnungen seitens der Inhaber von Gast- und Schankgewerben, Personentransport- und Platzdienstgewerben sowie der Rauchfangkehrer, Kanalräumer und Abdecker.

§ 55. Pflicht des Gewerbetreibenden und des Eigentümers eines Realgewerbes zur Anzeige des Stellvertreters (Geschäftsführers) oder Pächters bei freien und handwerksmäßigen Gewerben und zur Einholung der Genehmigung des Stellvertreters oder Pächters bei konzessionierten Gewerben. (Besondere Vorschriften für Gast- und Schankgewerbe siehe § 19 Gew. Ordnung.)

§ 56. Verpflichtung zur Beobachtung der Vorschriften des II. Hauptstückes über den Antritt von Gewerben bei Übernahme von Gewerben im Erbschaftswege oder durch Akte unter Lebenden (mit gewissen Ausnahmen). (Ad 4.) Pflicht zur Anzeige der Fortführung des (handwerksmäßigen oder konzessionierten) Gewerbes für Rechnung der Witwe oder der minderjährigen Erben bis zur erreichten Großjährigkeit.

(Al. 4.) Verpflichtung der Witwe beziehungsweise der minderjährigen Erben zur Beobachtung der Vorschriften des II. Hauptstückes über den Antritt der Gewerbe im Falle der Wiederverehelichung beziehungsweise nach erlangter Großjährigkeit.

(Al. 6.) Pflicht zur Bestellung eines geeigneten Stellvertreters (Geschäftsführers) in gewissen Fällen.

§ 57. Untersagung des Fortbetriebes eines Gewerbes oder Zurücknahme des Gewerbescheines oder der Konzession.

§ 59 und 60 siehe später (S. 9).

V. Hauptstück.

Marktverkehr.

§ 63. Verpflichtung zur Anmeldung der Marktfierantie gemäß § 11, falls aus dem Beziehen von Märkten ein selbständiges Gewerbe gemacht wird.

Digitized by Google

VI. Hauptstück.

Gewerbliches Hilfspersonal.

1. Allgemeine Bestimmungen.

§ 74. Verpflichtung des Gewerbeinhabers zur Herstellung und Erhaltung gewisser Einrichtungen zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der Hilfsarbeiter, und zwar sowohl bezüglich der Betriebsstätten als auch der Arbeiterwohnungen und zur Rücksichtnahme auf die Sittlichkeit bei Beschäftigung von Hilfsarbeitern bis zum vollendeten 18. Lebensjahre und von Frauenspersonen.

§ 74a. Pflicht zur Gewährung der angemessenen Arbeitspausen.

§ 75 siehe später (S. 80).

§ 75a. Pflicht zur Einräumung der für den Besuch der Abend- und Sonntagsschulen durch die Hilfsarbeiter unter 18 Jahren erforderlichen Zeit.

§ 76. Allgemeine Definition der Pflichten der Hilfsarbeiter.

§ 78. Verpflichtung der Gewerbeinhaber zur Zahlung der Löhne in barem Gelde. Verbot der Kreditierung anderer Gegenstände oder Waren auf Rechnung des Lohnes als der taxativ aufgezählten.

Verbot der Verabfolgung von Lebensmitteln oder der regelmäßigen Beköstigung auf Rechnung des Lohnes zu Preisen, welche die Beschaffungskosten übersteigen.

Verbot der Vereinbarung, daß die Hilfsarbeiter Gegenstände ihres Bedarfes aus gewissen Verkaufsstätten beziehen müssen. Verbot der Auszahlung der Löhne in den Wirtshäusern und Schanklokalitäten.

§ 78a. Auf Heimarbeiter finden dieselben Vorschriften, wie sie § 78 enthält, Anwendung.

§ 78b. Ausdehnung bei den Gewerbeinhabern in den in den § 78 und 78a auferlegten Pflichten auf Familienglieder, Gehilfen u. s. w.

§ 79. Verbot der Aufnahme von Hilfsarbeitern ohne den vorgeschriebenen Ausweis (Handlungszeugnis oder Arbeitsbuch).

§ 80c. Verpflichtung des Gewerbeinhabers, das Arbeitsbuch bei Aufnahme des Hilfsarbeiters oder Lehrlings in Aufbewahrung zu nehmen, auf amtliches Verlangen vorzulegen und nach ordnungsmäßiger Lösung des Arbeits- oder Lehrverhältnisses dem Berechtigten auszuhändigen.

§ 80d. Verpflichtung des Gewerbeinhabers zur Ausfüllung der Rubriken des Arbeitsbuches mit Tinte und zur Unterfertigung in gleicher Weise bei ordnungsmäßigem Austritt des Hilfarbeiters.

Verbot der Aufnahme der ungünstig lautenden Stellen des Zeugnisses (§ 81).

§ 80g. Weitere Vorschriften, betreffend die Behandlung der Arbeitsbücher (als Verbot unzulässiger Anmerkungen in oder an den Arbeitsbüchern u. dgl.).

§ 81. Verpflichtung zur Ausstellung von Zeugnissen über Verlangen der Hilfsarbeiter und zur Aufnahme des Inhaltes dieses Zeugnisses (soweit es günstig lautet [§ 80d]) in das Arbeitsbuch, jedoch nur bei ordnungsmäßigem Austritt des Hilfsarbeiters.

Wissentliche Erteilung eines wahrheitswidrigen Zeugnisses bildet eine Übertretung.

§ 85. Verbot für Hilfsarbeiter, den Gewerbeinhaber ohne gesetzlich zulässigen Grund vorzeitig zu verlassen.

§ 86. Verbot für Gewerbeinhaber, wissentlich Hilfsarbeiter in Verwendung zu nehmen oder zu behalten, welche ihr Arbeitsverhältnis mit dem letzten Arbeitgeber nicht rechtmäßig gelöst haben.

Verbot der Verleitung von Hilfsarbeitern eines anderen Gewerbetreibenden zum Vertragsbruch.

§ 88. Verpflichtung zur Führung von Arbeiterverzeichnissen und zur Vorweisung derselben auf jedesmaliges Verlangen von behördlichen Organen.

§ 88a. Einhaltung der Vorschriften, betreffend die Arbeitsordnung (Vorlage, Verlautbarung, Anschlag u. s. w.).

§ 89. Verpflichtung jener Gewerbeinhaber, welche keiner Genossenschaft angehören, zur Errichtung einer Betriebskrankenkassa oder zum Beitritte zu einer schon bestehenden Krankenkassa.

§ 90. Verpflichtung zur Führung eines Verzeichnisses über die den Hilfsarbeitern auferlegten Konventionalgeldstrafen und zur Beobachtung der übrigen diesbezüglichen Vorschriften.

§ 91. Ausdehnung der Vorschriften dieses Abschnittes auf die den Gewerbeinhabern gleichgestellten Personen (Stellvertreter).

2. Zusatzbestimmungen.

A. Für jugendliche Hilfsarbeiter und für Frauenspersonen.

§ 94. Beobachtung der Beschränkungen in der Verwendung von jugendlichen Hilfsarbeitern und Frauenspersonen (das ist rücksichtlich des Aufnahmealters, der Arbeitszeit, des Ausschlusses von bestimmten Verwendungsarten, der Wöchnerinnen).

§ 95. Beschränkung in der Verwendung von jugendlichen Hilfsarbeitern zu regelmäßigen gewerblichen Beschäftigungen zur Nachtzeit.

§ 96. Pflicht zur Evidenzhaltung jugendlicher Hilfsarbeiter und Beobachtung der diesbezüglichen Vorschriften (Führung eines Verzeichnisses, Vorlage des letzteren auf behördliches Verlangen).

B. Für Hilfsarbeiter in fabriksmäßig betriebenen Gewerbsunternehmungen.

§ 96a. Vorschriften über die Arbeitsdauer, die Verlängerung der täglichen Arbeitszeit, die besondere Entlohnung der Überstunden.

Digitized by Google

§ 96b. Verbot der Verwendung von jugendlichen Hilfsarbeitern (Kindern) unter 14 Jahren überhaupt, dann Gebot der Verwendung jugendlicher Hilfsarbeiter nur zu leichteren ꝛc. Arbeiten, Verbot der Verwendung von solchen und Frauenspersonen zur Nachtarbeit.

C. Für Lehrlinge.

§ 98. Verbot des Haltens von Lehrlingen seitens solcher Gewerbeinhaber, welche selbst oder deren Stellvertreter die erforderlichen Fachkenntnisse nicht besitzen; Verbot der Aufnahme oder des Behaltens minderjähriger Lehrlinge durch Gewerbeinhaber, welche wegen gewisser strafbarer Handlungen verurteilt wurden oder welchen das Recht, Lehrlinge zu halten, entzogen wurde.

§ 98a. Verpflichtung zur Einhaltung der vorgeschriebenen Grenzen der Dauer der Lehrzeit.

§ 99. Vorschriften über den Abschluß des Lehrvertrages bei Aufnahme von Minderjährigen (Frist für den Abschluß, Ort des Abschlusses, Mitteilung an die Genossenschaft oder Gemeinde, Inhalt des Vertrages).

§ 99a. Vorschriften über die Probezeit (Maximaldauer, Einrechnung in die Lehrzeit).

§ 99b. Pflichten des Lehrlings gegenüber dem Lehrherrn und zum Schulbesuch.

§ 100. Pflichten des Lehrherrn bezüglich Ausbildung, Erziehung, Behandlung, Schutz, Schulbesuch, endlich Aufdingung und Freisprechung.

§ 102. Verbot der Beschäftigung gewisser Lehrlinge binnen einem Jahre nach (vorzeitiger) Auflösung des Lehrverhältnisses in einem dem früheren Gewerbe gleichen Gewerbe oder analogen Fabriksbetriebe ohne Zustimmung des früheren Lehrherrn.

§ 104. Verpflichtung zur Ausstellung des Lehrzeugnisses und der Eintragung desselben in das Arbeitsbuch.

VII. Hauptstück.

Genossenschaften.

§ 107. Beitrittspflicht zu einer, gegebenenfalls mehreren Genossenschaften; Pflicht zur Entrichtung der Inkorporationsgebühr.

§ 119c—e. Pflicht zur Übernahme von Funktionen, insbesondere im Falle behördlicher Bestimmung der Ausschußmitglieder.

§ 121. Vorschriften über die Krankenversicherung der Gehilfen, und zwar über Beitragsleistungen, Abfuhr der Beiträge, Anmeldung der Versicherten.

(§ 125. Recht der Genossenschaftsvorstehung zur Verhängung von Ordnungsstrafen über die Mitglieder und Angehörigen der Genossenschaft.)

VIII. Hauptstück.

Übertretungen und Strafen.

§ 132. (Die „besonderen Straffälle" dieses Paragraphen sind schon bei früheren Paragraphen festgehalten worden, und zwar: siehe bezüglich lit. a): § 11, 14 und 22 (auch 36, 40, 43, 56 und 63), lit. b): § 13, 14 und 57, lit. c): § 25, 32 und 33).

§ 133, Lit. a). Allgemeines Verbot, den Anordnungen über die Aufnahme, Verwendung und Behandlung der Gehilfen und Lehrlinge zuwiderzuhandeln (siehe VI. Hauptstück und § 121).

Lit. b). Wiederholung der Vorschrift des § 53 in folgender Form: Strafe auf Einstellung des Betriebes von Bäcker-, Fleischer-, Rauchfangkehrer-, Kanalräumer- und Transportgewerben ohne Anmeldung oder bei angemeldeter Zurücklegung des Gewerbes. Strafe auf Unterlassung der von der Behörde geforderten Fortsetzung des Betriebes während der Kündigungsfrist.

Lit. c). Strafe für den Mißbrauch der Gewerbeberechtigung zur Deckung des unbefugten Gewerbebetriebes anderer.

Lit. d). Allgemeines Verbot der Bedrückung der Arbeiter durch Ablohnung in Waren oder durch andere vorschriftswidrige Vorgänge.

§ 137. Nähere Bestimmung über die Voraussetzungen der Strafe der Entziehung des Rechtes, Lehrlinge oder jugendliche Hilfsarbeiter zu halten.

§ 138. Nähere Bestimmung über die Strafe der Entziehung der Gewerbeberechtigung, welche Strafe auch selbständig von der Gewerbebehörde auf immer oder für eine bestimmte Zeit zu verfügen ist:

a) bei Verurteilung wegen gewisser Handlungen, wenn nach den Umständen von dem Fortbetriebe des Gewerbes Mißbrauch zu besorgen ist;

b) nach wiederholten Bestrafungen wegen Nichtbeachtung der auf die Ausübung des betreffenden Gewerbes bezüglichen Vorschriften, wenn diese Bestrafungen sich als fruchtlos erwiesen haben;

c) bei konzessionierten Gewerben insbesondere, nach wiederholter schriftlicher Warnung, wenn das gesetzliche Erfordernis der Verläßlichkeit beeinträchtigt erscheint.

§ 139. Haftung des Gewerbeinhabers für Geldstrafen, die über den Stellvertreter oder Pächter verhängt wurden.

Beseitigung des Stellvertreters oder Pächters im Falle als die Entziehung der Gewerbsberechtigung (wegen mangelnder culpa des Gewerbsinhabers) nicht ausgesprochen werden kann.

Digitized by Google

IX. Hauptstück.

Behörden und Verfahren.

§ 152. Berechtigung der Behörde, die zur Sicherung des Erfolges von Straferkenntnissen und dergleichen nötigen Maßregeln zu ergreifen: Beschlagnahme von Waren und Werkzeugen, Außerbetriebsetzung von Maschinen, Schließung von Werkstätten.

B. Novellen.

Gewerbenovelle, enthaltend die § 59—60 b.

(Gesetz vom 25. Februar 1902, R. G. Bl. Nr. 49.)

§ 59. Vorschriften über das Aufsuchen von Bestellungen auf Waren durch Gewerbeinhaber und Handlungsreisende.

§ 59 a. Besondere Vorschriften hierüber für Erzeuger von Uhren, Gold- und Silberwaren u. s. w.

§ 59 c. Vorschriften über das Aufsuchen von Bestellungen auf Waren durch selbständige Handelsagenten.

§ 59 e. Desgleichen durch ausländische Handlungsreisende.

§ 60. Vorschriften über das Feilbieten im Umherziehen.

§ 60 a. Verbot des Feilbietens von Brot und sonstigen Bäckerwaren von Haus zu Haus oder auf der Straße mit gewissen Ausnahmen.

§ 60 b. Verbot der Verwendung von Kindern unter 14 Jahren zu den Feilbietungen der § 60 und 60 a und behördlichen Einschränkungen oder Untersagung der Verwendung von weiblichen Personen unter 18 Jahren zu jenen Feilbietungen.

Novellen zu § 75: Sonn- und Feiertagsruhe.

(Gesetz vom 16. Jänner 1895, R. G. Bl. Nr. 21.)

Artikel I. Gebot der Sonntagsruhe mit gewissen Ausnahmen (Artikel III, VI, IX).

Artikel II. Dauer derselben mit gewissen Ausnahmen (Artikel III, VI, IX)

Artikel IV. Verpflichtung zur Führung eines Verzeichnisses über die ausnahmsweise verwendeten Arbeiter und Vorlage dieses Verzeichnisses. Pflicht zur Anzeige gewisser Sonntagsarbeiten.

Artikel V und Artikel X. Ermöglichung des Besuches des Vormittagsgottesdienstes an einem andern Sonntage und Gewährung von Ersatzruhezeit.

Artikel XI. Verbot der Ausübung des Geschäftsbetriebes für Inhaber von Handelsgewerben, welche keine Arbeiter beschäftigen.

Artikel XIV. Einräumung der zum Besuche des Vormittagsgottesdienstes nötigen Zeit an Feiertagen.

Gesetz vom 28. April 1895, R. G. Bl. Nr. 60, betreffend Sonntagsruhe im Hausierhandel.

§ 1. Ausdehnung der Bestimmungen des obigen Gesetzes Nr. 21 ex 1895 auf den Hausierhandel.

Gesetz vom 17. Juni 1883, R. G. Bl. Nr. 117, betreffend die Gewerbeinspektoren.

§ 8. Pflicht des Gewerbeinhabers und der gleichgestellten Personen, dem Gewerbeinspektor den Eintritt in die Arbeitsräume u. s. w. zu gestatten, die Genehmigungsurkunden u. s. w. vorzuweisen. Außerdem Verbot der Verweigerung von Aussagen, Verbot falscher Aussagen, der Abhaltung anderer, auszusagen, oder der Verleitung zu falschen Aussagen.

Gesetz vom 21. April 1880, R. G. Bl. Nr. 120, betreffend Erzeugung und Verkauf weinähnlicher Getränke und Verordnung vom 16. September 1880, R. G. Bl. Nr. 121, betreffend Durchführung dieses Gesetzes.

§ 1 (bezw. § 7). Verbot der Ausübung des Gewerbes der Erzeugung von Kunst- oder Halbweinen ohne die erforderliche Konzession.

Gesetz vom 23. Juni 1881, R. G. Bl. Nr. 62, und Durchführungsverordnung vom 17. November 1885, R. G. Bl. Nr. 166.

Handel, Ausschank und Kleinverschleiß gebrannter geistiger Getränke.

§ 1. Abgrenzung der Befugnisse der Schankberechtigten und Kleinverschleißer sowie Händler mit gebrannten geistigen Flüssigkeiten.

§ 5. Pflicht der Inhaber einer Konzession zum Ausschank oder Kleinverschleiße von gebrannten geistigen Getränken zur Einholung der gewerbebehördlichen Genehmigung im Falle der Übertragung des Gewerbes in ein anderes Lokal innerhalb derselben Ortschaft.

§ 6. Beschränkung der Zahl derartiger Konzessionen, die eine und dieselbe Person in einer und derselben Ortschaft erwerben, pachten oder als Stellvertreter übernehmen darf. Durchführungsverordnung, Vorschriften für Händler mit gebrannten geistigen Getränken, betreffend das Umfüllen u. s. w. und das Auflagerhalten.

Gesetz vom 23. März 1881, R. G. Bl. Nr. 89, betreffend die obligatorische Erprobung der Handfeuerwaffen.

§ 1. Verpflichtung der Erzeuger von Handfeuerwaffen oder Händler mit solchen sowie der bei denselben beschäftigten Personen, welche Handfeuer-

Digitized by Google

waffen veräußern, versenden oder feilhalten, diese Handfeuerwaffen an einer amtlichen Probieranstalt untersuchen zu lassen.

Gesetz vom 23. März 1885, R. G. Bl. Nr. 48, betreffend das Pfandleihergewerbe.

§ 2. Verbot des gleichzeitigen Betriebes des Pfandleihergewerbes und eines anderen Gewerbes ohne besondere Genehmigung der politischen Landesbehörde.

§ 4. Nähere Vorschriften über den Verkauf der Faustpfänder.

§ 5. Verbot der Weiterverpfändung der dem Inhaber eines Pfandleihergewerbes verpfändeten Gegenstände.

Durchführungsverordnung vom 24. April 1895, R. G. Bl. Nr. 49.

§ 1. Vorschriften über die Führung von Pfandleihbüchern und deren Aufbewahrung.

§ 2. Vorschriften über die Eintragungen in diese Bücher.

§ 3. Ausschluß gewisser Gegenstände von der Verpfändung.

§ 4. Verbot des Beginnes des Geschäftsbetriebes vor Bestätigung der vorzulegenden Geschäftsordnung und Verpflichtung zur Einhaltung des Gebührentarifes.

§ 5. Vorschriften über die Pfandscheine.

§ 6. Vorschriften über die Anbringung mehrerer Bestimmungen im Geschäftslokal an augenfälliger Stelle.

§ 7. Vorschriften über das Geschäftslokal und Versicherung der Pfandobjekte gegen Feuer.

§ 8. Vorschriften über Aufbewahrung u. s. w. von Anzeigen über Verluste u. dgl.

§ 9. Vorschriften über Verfahren bei Verlängerung des Pfandvertrages.

§ 10—12. Vorschriften über Verfahren bei Verlust des Pfandscheines.

§ 13. Vorschriften über Lizitation.

§ 14. Vorschriften über Dauer der Aufbewahrung der Pfandleihbücher und der Pfand- und Vormerkscheine.

§ 16. Pflicht zur Anzeige an die Gewerbebehörde, wenn der Gewerbeinhaber das Geschäft wegen vorübergehender oder dauernder Verhinderung nicht versehen kann.

§ 17. Pflicht zur Auskunftserteilung über den Geschäftsbetrieb auf jedesmaliges Verlangen von Amtspersonen.

Gesetz vom 26. Dezember 1893, R. G. Bl. Nr. 193, betreffend die Regelung der konzessionierten Baugewerbe.

§ 2. Abgrenzung der Berechtigung des Baumeisters.

§ 3. Abgrenzung der Berechtigung des Maurermeisters.

§ 4. Abgrenzung der Berechtigung des Steinmetz- und des Zimmermeisters.

§ 16. Nähere Bestimmungen über Bestrafung jener Baugewerbetreibenden, welche ihre Berechtigung zur Deckung des unbefugten Gewerbebetriebes Dritter mißbrauchen.

§ 17. Nähere Strafbestimmungen über unbefugte Ausübung eines Baugewerbes.

§ 20. Anwendbarkeit der übrigen Bestimmungen der Gewerbeordnung auf die Baugewerbe.

Verpflichtung der Baugewerbetreibenden zur äußeren Bezeichnung jedes Neu-, Zu- und Umbaues.

Gesetz vom 16. Jänner 1895, R. G. Bl. Nr. 26, betreffend die Regelung der Ausverkäufe.

§ 1. Verpflichtung zur Einholung einer Bewilligung der Gewerbebehörde für die Veranstaltung von angekündigten öffentlichen Ausverkäufen.

§ 4. Beschränkung des Ausverkaufs auf die ursprünglich (in dem Gesuche um die gewerbebehördliche Bewilligung) angemeldeten Waren.

§ 6. Verbot der Ankündigung oder des Beginnes des Ausverkaufs vor erhaltener Bewilligung und der Fortsetzung über die bewilligte Dauer hinaus.

Ministerialverordnung vom 30. Dezember 1885, R. G. Bl. Nr. 13, betreffend den Betrieb von Leichenbestattungsunternehmungen.

§ 1. Verbot des Betriebes ohne Konzession.

§ 3 und 5. Abgrenzung der Berechtigung eines Leichenbestattungsunternehmers.

§ 6. Verpflichtung zur Vorlage, zum Anschlag, zur Ausfolgung und zur Einhaltung des Gebührentarifes.

Ministerialverordnung vom 20. März 1892, R. G. Bl. Nr. 55, betreffend das Zahntechnikergewerbe.

§ 1. Verbot der Ausübung des Gewerbes der Zahntechnik ohne Konzession.

§ 2. Abgrenzung der Berechtigung der Zahntechniker gegenüber den Ärzten.

§ 8. Verbot unstatthafter, irreführender Bezeichnungen.

Digitized by Google

Ministerialverordnung vom 30. März 1899, R. G. Bl. Nr. 64, betreffend die Regelung des Flaschenbierhandels.

§ 1. Verbot des gewerblichen Betriebes der Abfüllung des Bieres in Flaschen zum Zwecke des Vertriebes von Flaschenbier ohne Konzession mit gewissen Ausnahmen (§ 3).

§ 5. Verpflichtung der konzessionierten Bierabfüller, falls sie Druckapparate verwenden, die Bestimmungen der Ministerialverordnung vom 13. Oktober 1897, R. G. Bl. Nr. 237, zu beobachten.

§ 7. Verpflichtung der Inhaber von Detailhandelsgewerben zur abgesonderten Anmeldung des Handels mit Flaschenbier, im Falle sie diesen betreiben wollen.

§ 8. Vorschrift über die beim Vertriebe von Flaschenbier als verschlossene Gefäße anzusehenden Flaschen.

§ 9. Verbot der Verwendung von Flaschen mit „Patentverschluß" beim Vertriebe von Flaschenbier.

§ 10. Beschränkung des Gebrauches solcher Flaschen auf den Verkehr von Inhabern der Konzession des § 16, lit. c, der Gewerbeordnung mit den Konsumenten und von Bierbrauern mit solchen Konzessionsinhabern.

Ministerialverordnung vom 2. Mai 1884, R. G. Bl. Nr. 69, betreffend das Trödlergewerbe.

§ 1. Verpflichtung zur Führung eines Geschäftsbuches nach gewissen Vorschriften.

§ 2. Vorschriften über Aufbewahrung u. s. w. von Anzeigen, über Verluste u. dgl.

§ 3. Vorschriften über Auskunftserteilung über den Geschäftsbetrieb auf jedesmaliges Verlangen von Amtspersonen.

Ministerialverordnung vom 27. Mai 1885, R. G. Bl. Nr. 32, betreffend die Arbeitspausen im Gewerbebetriebe (zu § 74 a Gewerbeordnung).

§ 1. Nähere Bestimmungen über Arbeitspausen für bestimmte Kategorien von Gewerben.

Ministerialverordnung vom 24. April 1895, R. G. Bl. Nr. 53, betreffend Ausnahmen von der Sonntagsruhe,

dann Ministerialverordnungen vom 11. August 1895 (R. G. Bl. Nr. 125), vom 10. April 1897 (R. G. Bl. Nr. 97), vom 4. Mai 1898 (R. G. Bl. Nr. 76), ferner der Erlaß des Handelsministeriums vom 27. Mai 1895, Z. 29014, mit welchen Verordnungen beziehungsweise mit welchem Erlasse nähere Bestimmungen über die Sonn- und Feiertagsruhe und die Ausnahmen getroffen wurden.

Endlich die in Durchführung des Sonntagsruhegesetzes erflossenen Kundmachungen der Landesstellen.

Ministerialverordnung vom 24. Dezember 1893, R. G. Bl. Nr. 7 ex 1894, betreffend die Aufbewahrung der Arbeiterverzeichnisse (zu § 88 Gewerbeordnung).

Verpflichtung der Gewerbeinhaber, die Arbeiterverzeichnisse (§ 88 Gewerbeordnung) mindestens während der Dauer von drei Jahren nach der letzten Eintretung aufzubewahren.

Ministerialverordnung vom 27. Mai 1885, R. G. Bl. Nr. 84, womit die Nachtarbeit jugendlicher Hilfsarbeiter für bestimmte Kategorien von Gewerben gestattet wird (zu § 95 Gewerbeordnung).

§ 1. Nähere Bestimmung über die Ausnahmen von dem Verbote der Nachtarbeit jugendlicher Hilfsarbeiter.

Ministerialverordnung vom 27. Mai 1885, R. G. Bl. Nr. 85, betreffend Regelung der Verlängerung der täglichen Arbeitszeit (zu § 96 a Gewerbeordnung).

§ 2. Gestattung einer 12stündigen Arbeitsschicht für bestimmte Kategorien von Gewerben (kontinuierlichen Betrieben) bezüglich bestimmter Arbeiter.

§ 3. Regelung des Schichtwechsels und Verbot der Bewerkstelligung des Schichtwechsels durch eine wöchentlich einmalige 24stündige Arbeitsperiode.

§ 4. Besondere Bestimmung für die Schmelzer und Glasmacher im Glashüttenbetriebe.

Ministerialverordnung vom 27. Mai 1885, R. G. Bl. Nr. 86, betreffend Gestattung der Nachtarbeit von jugendlichen Hilfsarbeitern und Frauen in fabriksmäßig betriebenen Gewerbeunternehmungen (zu § 96 b Gewerbeordnung).

§ 1. Nähere Bestimmungen jener Kategorien von Fabriken, in welchen die Verwendung von jugendlichen Hilfsarbeitern und Frauen zur Nachtarbeit gestattet wird.

§ 3. Gestattung derselben Verwendung bei in die Nachtzeit reichenden Überstunden.

Digitized by Google

4.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der VIII. Plenarsitzung vom 22. Dezember 1903.

Vorsitzender Seine Exzellenz der Handelsminister Guido Freiherr **Call** zu **Rosenburg** und **Kulmbach**: Wir sind somit mit der Tagesordnung der VIII. Plenarsitzung zu Ende und ich erlaube mir die Herren aufmerksam zu machen, daß wir sämtliche Gegenstände bis auf den Bericht der III. Abteilung über die Gewerbeordnung erledigt haben. Dieser Bericht wird in der nächsten Plenarsitzung des Industrierates zur Verhandlung gelangen.

1.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der IX. Plenarsitzung vom 19. April 1904.

Vorsitzender Seine Exzellenz der Handelsminister Guido Freiherr **Call** zu **Rosenburg** und **Kulmbach**: Wir kommen nun zu Punkt 4 der Tagesordnung: „Bericht der bestandenen III. Abteilung über die Vorlage eines Gesetzentwurfes, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung."

Ich ersuche den Herrn Referenten, Reichsratsabgeordneten Kitschelt, den Bericht zu erstatten.

Referent Mitglied Reichsratsabgeordneter **Kitschelt**: Ich habe im Namen der III. Abteilung zu referieren, und zwar unter dem seltenen Umstande, daß diese Abteilung ihren Titel gewechselt hat und in ihrer Zusammensetzung nicht mehr vollständig besteht. Ich glaube, daß dies kein Hindernis sein wird, den vorliegenden Bericht in Beratung zu ziehen, weil der größere Teil der Mitglieder der Abteilung erhalten geblieben ist und weil alle Mitglieder des Industrierates, welche aus der Wahl der Handels- und Gewerbekammern hervorgegangen sind, mit dem vorliegenden Gegenstande hinreichend vertraut sind, da er in allen Kammern beraten worden ist. Der vorliegende Entwurf zeigt das Bestreben des Handelsministeriums, dem Rufe nach einer Reform der Gewerbeordnung, welcher von zahlreichen Gewerbetagen ertönt ist und auch aus dem Abgeordnetenhause hervorgeht, soweit als möglich Rechnung zu tragen. Die Abteilung war der Meinung, daß diesen Wünschen soweit als möglich Rechnung getragen werden soll und hat den Entwurf in sehr wohlwollende Behandlung gezogen. Allerdings mußte sie dennoch eine Reihe von Abänderungsanträgen stellen, weil sie der Meinung war, daß zu weitgehende Beschränkungen des Handels entschieden perhorresziert werden müßten. *(Zustimmung.)* Je mehr sich Industrie und Gewerbe entwickeln, desto mehr brauchen sie einen kräftigen Handel, als dessen Voraussetzung die Handelsfreiheit gewahrt werden muß, und ich meine, daß der Industrierat diesen Rücksichten in seinen Beschlüssen Rechnung tragen wird.

Hinsichtlich der Behandlung des vorliegenden Gegenstandes möchte ich mir den Vorschlag erlauben, auf eine Generaldebatte zu verzichten, weil grundlegende Änderungen in diesem Gesetzentwurfe nicht vorkommen.

Er steht unter der Herrschaft des Befähigungsnachweises, der bereits besteht und nur weiter ausgestaltet wird und es handelt sich vielmehr darum, ein gewisses Maß der Beschränkung zu finden, damit nicht zu weit gegangen werde, wie es seitens vieler Gewerbetreibenden gewünscht wird. Ich glaube daher, es könnte ohneweiters in die Beratung der einzelnen Paragraphen eingegangen und nur jene Paragraphen bezüglich deren Abänderungsanträge gestellt werden einer Debatte unterzogen werden. Ich glaube, es wäre dies nötig, um diesen umfangreichen Gegenstand in der doch kurz zubemessenen Zeit in Behandlung zu bringen. Ich bitte, in diesem Sinne den Gegenstand in Behandlung zu ziehen.

Vorsitzender: Zum Worte hat sich das Mitglied Herr Michael Adler gemeldet. Ich erteile ihm das Wort.

Mitglied **Adler**: Ich, sowie mein Kollege Herr Ulbricht aus Warnsdorf, welche die Ehre haben, das Kleingewerbe im Industrierate zu repräsentieren, sind mit dem Referate, welches wohl von dem Herrn Referenten in der objektivsten Weise, jedoch vom Standpunkt der Großindustrie verfaßt worden ist, nicht einverstanden. Wir haben eine ganze Anzahl von Wünschen und Anträgen auf dem Herzen, wir werden aber diese Anträge und Gegenanträge nicht stellen,

Digitized by Google

und zwar aus dem Grunde, weil es zu nutzlosen Debatten führen würde und weil ich die Überzeugung habe, daß der Industrierat nicht das Forum ist, um die Wünsche und Beschwerden sowie die Bitten und Forderungen des Kleingewerbes der hohen Regierung bekanntzugeben. Was meine Person anbetrifft, so verweise ich auf die Protokolle des Arbeitsbeirates, wo ich in der Kurie der Arbeitnehmer Gelegenheit hatte, diese Wünsche genau zu präzisieren und nehme an, daß die Regierung nach diesen Protokollen unsere Anschauungen über den Gegenstand kennt. Ich möchte den Herrn Vorsitzenden bitten, die Erklärung zur Kenntnis zu nehmen, daß wir in die Debatte nicht eingreifen und uns der Abstimmung enthalten werden.

Vorsitzender Sektionschef Dr. **Hasenöhrl** *(der inzwischen den Vorsitz übernommen hat):* Zum Worte gelangt der Herr Referent.

Referent: Ich glaube, die Erklärung des geehrten Herrn Vorredners zur Kenntnis nehmen zu können, nach dem vom Industrierate nicht verlangt werden kann, daß er den Gegenstand exklusiv vom Standpunkte des Kleingewerbes behandelt. Wenn ein Gutachten seitens dieser Körperschaft abgegeben werden muß, so muß sie immerhin den Standpunkt einnehmen, welcher den Berufen entspricht, die in dieser Körperschaft im großen und ganzen vertreten sind. Dabei möchte ich betonen, daß, wie ich eingangs meiner Rede erwähnt habe, die wohlwollende Absicht in der Abteilung vorhanden war, den Wünschen der Gewerbetreibenden soweit als möglich Rechnung zu tragen. Ich glaube, es ist nicht notwendig, hier zu betonen, daß in diesem Referate, welchem der Herr Vorredner selbst Objektivität zugesteht, ein Standpunkt nicht vertreten wird, welcher dem Interesse des Kleingewerbes entgegengesetzt wäre. Es sind lediglich Anträge, bezüglich solcher Punkte gestellt, von welchen die Abteilung glaubt, daß sie einerseits dem Handel nachteilig sein können, anderseits soziale Interessen berühren, welche über die engeren Interessen des Kleingewerbes hinausgehen und den Schutz dieser Körperschaft verdienen.

Ich bitte, in die Spezialdebatte einzugehen.

Vorsitzender: Da sich in der Generaldebatte weiters niemand zum Worte gemeldet hat und ein Antrag nicht gestellt worden ist, so nehme ich an, daß die Versammlung zustimmt, nunmehr in die Spezialdebatte einzutreten. *(Zustimmung.)* Der Herr Referent hat das Wort.

Referent: Der Antrag, welcher gestellt wird, bezieht sich auf § 12, woselbst im Regierungsentwurfe ein Zusatz als Absatz 3 beantragt wird, der folgendermaßen lautet:

„Zwei oder mehrere Gewerbe dürfen in eine Anmeldung nicht zusammengefaßt werden."

Da wird von Seite der III. Abteilung der Antrag gestellt, daß dieser Absatz unter Belassung der geltenden Fassung des § 12 abzulehnen sei und es bei der bisherigen Gepflogenheit bleiben solle, nach welcher in eine Anmeldung nur wesentlich verschiedene Betriebsorte nicht zusammengefaßt werden dürfen. Es ist das lediglich von dem Standpunkte aus zur Ablehnung empfohlen, weil eine Steuererhöhung immer mit einer Anmeldung zweier oder mehrerer Gewerbe verbunden ist. Allerdings geht die Tendenz unserer heutigen Erwerbsteuergesetzgebung dahin, daß die mittlere Ertragsfähigkeit in Betracht kommt, aber in der Praxis stellt es sich heraus, daß, wenn jemand ein zweites Gewerbe anmeldet, er mit einer neuen Steuer belegt wird und eine Herabsetzung erst im Laufe der Zeit eintreten kann, wenn die Kommission findet, daß die Steuer der mittleren Ertragsfähigkeit nicht entspricht. Ein Zweck, der von Belang wäre, wäre damit nicht verbunden und es wird daher, weil die neue Fassung für die Gewerbetreibenden nur nachteilig sein kann, die Ablehnung vorgeschlagen.

Vorsitzender: Wünscht jemand das Wort? *(Niemand meldet sich.)* Es ist nicht der Fall. Wir schreiten zur Abstimmung. Ich bitte diejenigen Herren, welche den Referentenantrag annehmen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Der Antrag ist angenommen.

Referent: Der nächste Antrag bezieht sich auf § 14. Zunächst wird folgende Fassung des zweiten Absatzes des § 14 seitens der Abteilung beantragt *(liest):*

„Derselbe hat den Nachweis

a) der ordnungsmäßigen Beendigung des Lehrverhältnisses durch Beibringung des von der Genossenschaftsvorstehung ausgestellten Lehrbriefes oder, wenn der Lehrherr einer Genossenschaft nicht angehört, des von der Gemeindebehörde bestätigten Lehrzeugnisses beziehungsweise der Lehrzeugnisse (§ 104),

b) einer mehrjährigen Verwendung als Gehilfe in dem betreffenden Gewerbe oder einer diesem Gewerbe analogen Verwendung im Fabriksbetriebe durch Beibringung des Arbeitszeugnisses beziehungsweise der Arbeitszeugnisse zu umfassen. Das Arbeitszeugnis ist von der Genossenschaftsvorstehung und, wenn der Arbeitgeber einer Genossenschaft nicht angehört, von der Gemeindebehörde zu bestätigen."

Ferner wird noch zu dem Absatze 7 des Regierungsentwurfes, lautend *(liest):*

„Sofern dem Heere, der Kriegsmarine oder der Landwehr angehörige Personen während ihrer Präsenzdienstleistung ausschließlich zu bestimmten, im Heere und in der Landwehr vorkommenden gewerblichen

Digitized by Google

Verrichtungen, welche den Gegenstand von handwerksmäßigen Gewerben ausmachen, verwendet werden, ist diese Zeit der Verwendung als Gehilfe in dem betreffenden handwerksmäßigen Gewerbe gleichzuhalten. Der gleiche Anspruch kommt Landsturmpersonen unter denselben Voraussetzungen rücksichtlich ihrer aktiven Dienstleistung zu. Die Vorschriften bezüglich der Ausstellung der den Arbeitszeugnissen gleichzuhaltenden Zertifikate über diese Verwendung werden im Verordnungswege erlassen",

seitens der Abteilung beantragt:

„§ 14, Absatz 7, sei durch folgenden Schlußsatz zu ergänzen:

Solche Zertifikate werden jedoch bei Ansuchen um Dispens von der Beibringung des Lehrzeugnisses (Absatz 10) nicht in Berücksichtigung gezogen."

Dieser Absatz 7 enthält die Bestimmung, daß Militärpersonen, welche im Heeresdienste zu gewerblichen Arbeiten verwendet werden, diese Zeit als Arbeitszeit im Gewerbe eingerechnet werden kann. Damit kann man sich an und für sich einverstanden erklären. Wenn die betreffende Militärperson jedoch früher gar kein Gewerbe erlernt hatte, sondern erst dort verwendet wird, so kann man diese Verwendung nicht gleich erachten mit der abgelegten Meisterlehre und demgemäß wird beantragt, daß diese Zertifikate bei Ansuchen um Dispens von der Beibringung des Lehrzeugnisses nicht in Berücksichtigung gezogen werden können.

Im Regierungsentwurfe wird folgender Absatz 11 des § 14 in Vorschlag gebracht *(liest)*:

„Die politische Landesbehörde kann nach Anhörung der vorerwähnten Korporationen auch von der Beibringung des Arbeitszeugnisses absehen, wenn die Verwendung in der vorgeschriebenen Zeitdauer als Gehilfe in dem betreffenden Gewerbe oder in einem diesem Gewerbe analogen Fabriksbetriebe in anderer Art nachgewiesen wird."

Die Abteilung stellt den Antrag, diesem Absatze 11 folgende Fassung zu geben *(liest)*:

„Die politische Landesbehörde kann nach Anhörung der vorerwähnten Korporationen auch von der Beibringung des Arbeitszeugnisses absehen, wenn die Verwendung in der vorgeschriebenen Zeitdauer als Gehilfe in dem betreffenden Gewerbe oder wenn eine diesem Gewerbe analoge Verwendung als Gehilfe im Fabriksbetriebe in anderer Art nachgewiesen wird."

Das ist eine Änderung mehr stilistischer Natur.

Endlich wird bezüglich des Absatzes 14 des Regierungsentwurfes, lautend *(liest)*:

„Die Bezeichnung der unter die Bestimmungen des vorhergehenden Absatzes fallenden Gewerbe erfolgt im Verordnungswege durch den Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammern und der betreffenden Genossenschaften",

seitens der Abteilung folgender Antrag gestellt:

„Die unter die Bestimmungen des vorhergehenden Absatzes fallenden Gewerbe sollen nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammern und der betreffenden Genossenschaften in das Gesetz aufgenommen werden. Der Handelsminister wird jedoch ermächtigt, die Liste dieser Gewerbe im Einvernehmen mit dem Minister des Innern nach Anhörung der bezeichneten Körperschaften durch die Einreihung neuentstandener Gewerbe zu ergänzen."

Es handelt dieser Absatz davon, daß zum Eintritt eines gemeiniglich von Frauen betriebenen handwerksmäßigen Gewerbes der Befähigungsnachweis auch in anderer Weise erbracht werden kann. Dies ist die gegenwärtige Bestimmung, bei welcher die freie Würdigung der Gewerbebehörde Platz greift. Da wird nun der Einwand gemacht, daß es zweckmäßig sei, daß diese Gewerbe gesetzlich festgelegt werden. Denn diejenigen Gewerbe, welche als gemeiniglich von den Frauen betrieben angesehen werden, werden nicht weniger, sondern immer mehr und daher wäre es, um einer verschiedenen Praxis der Gewerbebehörde vorzubeugen, zweckmäßig, die beim Inslebentreten des Gesetzes bestehenden Gewerbe, welche als von Frauen gemeiniglich betrieben angesehen werden, festzulegen und im Gesetze dem Minister des Innern und dem Handelsminister das Recht zu erteilen, eine Erweiterung dieser Liste nach dem jeweiligen Bedarfe vorzunehmen.

Ich glaube, der Antrag empfiehlt sich ebenfalls der Annahme des Industrierates.

Der Regierungsentwurf schlägt folgenden Absatz 15 des § 14 vor *(liest)*:

„Bei der Anmeldung des Kleidermachergewerbes durch Frauen ist in jedem Falle der Nachweis der ordnungsmäßigen Beendigung des Lehrverhältnisses zu erbringen. Im Verordnungswege kann durch den Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister für Kultus und Unterricht verfügt werden, daß dieser Nachweis durch ein Zeugnis über den mit Erfolg zurückgelegten Besuch bestimmter gewerblicher Unterrichtsanstalten, in welchen eine praktische Unterweisung und fachgemäße Ausbildung im Kleidermachergewerbe erfolgt, ganz oder teilweise ersetzt wird."

Hier wird von der Abteilung die vollständige Streichung beantragt, weil es denn doch zu weit geht und soziale Rücksichten dagegen sprechen, daß die Frau ein Lehrverhältnis eingehen und absolviert haben muß, wenn sie ein Gewerbe antreten soll. Wir leben in Verhältnissen, wo sehr häufig Witwen von Privatbeamten und Gewerbetreibenden, welche das Geschäft nicht fortführen können, in die Lage kommen, um sich und die Kinder zu ernähren, ein Gewerbe antreten zu müssen. Diese Personen sind nun nicht mehr in der Lage, ein Lehrverhältnis einzugehen, dies schon aus dem Grunde nicht, weil die betreffenden

Digitized by Google

Genossenschaften sich ganz passiv verhalten können in der Richtung, daß sie die Aufnahme von Lehrmädchen vollständig verweigern würden. Es soll diese letzte Zuflucht zu einem Erwerbe der Frauen erhalten werden. Solange nicht Versicherungen weitestgehender Art in der Bevölkerung durchgeführt sind, solange dürfen solche Mittel, um zu einem Erwerbe zu gelangen, nicht abgeschnitten werden, was der Fall wäre, wenn bei jedem Gewerbeantritte seitens einer Frauensperson ein Lehrzeugnis verlangt würde.

Ich bitte daher, dem Antrag stattzugeben, diesen Absatz 15 zu streichen. Damit wäre dieser Paragraph erledigt.

Mitglied **Regenhart**: Meine Herren! Ich möchte zu einem Punkte des Regierungsentwurfes nachstehende Einwendung machen. Dieser Punkt lautet *(liest)*:

„Der Verwendung als Lehrling oder Gehilfe in handwerksmäßigen Gewerben ist auch die Beschäftigung in Betrieben des Staates oder autonomer Verwaltungen sowie in Hilfsanstalten der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen bei solchen Verrichtungen, welche den Gegenstand von handwerksmäßigen Gewerben ausmachen, gleichzuhalten. Die Vorschriften bezüglich der Ausstellung der erforderlichen Zeugnisse werden ebenfalls im Verordnungswege erlassen."

Meine Herren! Das ist ein sehr wunder Punkt. Ich glaube, daß wir Industriellen, auch wenn wir von vornherein hören, daß das Kleingewerbe sich mit den ganzen Änderungen nicht einverstanden erklären kann, die Interessen der Industrie im Auge haben und uns dagegen wahren müssen, daß zwar die Hilfsanstalten der staatlichen Eisenbahn- und der Dampfschiffahrts-Unternehmungen das Recht haben sollen, Lehrlinge in diesen handwerksmäßigen Gewerben zu halten, während uns dieses Recht nicht gewährt ist. Ich appelliere an Sie, die doch ganz gewiß bei Ihren Großbetrieben auch handwerksmäßige Gewerbe haben; welche große Fabrik hat keine Schlosserei, Tischlerei? Wie viele haben Zimmerwerkstätten und andere Gewerbsbetriebe? In diesen Betrieben, die für uns unbedingt nötig sind, weil die Fabriken vielfach in Orten liegen, wo man einen entsprechend ausgebildeten Handwerker oder Gewerbsmann nicht besitzt, bedürfen wir natürlicherweise auch wiederholt Lehrlinge. Ist es nicht für das Kleingewerbe in vieler Beziehung vielleicht geradezu wünschenswert, daß die Lehrlinge in solchen Betrieben ausgebildet werden? Und wer nicht die persönlichen Interessen des kleinen Handwerksmannes im Auge hat, sondern die des ganzen Gewerbes, muß sich sagen, daß dies im Interesse der besseren Ausbildung der Lehrlinge gelegen ist.

Ich glaube, daß es im Gesamtinteresse unbedingt liegen muß, daß auch jenen Industrien, welche derartige handwerksmäßige Betriebe in ihren großen Unternehmen haben, die noch immer von einem tüchtigen Meister geleitet werden müssen, Gelegenheit geboten werden muß, Lehrlinge zu halten. Ich möchte glauben, daß das, was für die Hilfsanstalten der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen u. s. w. gilt, auch für die Hilfsbetriebe der Großindustrie von unbedingter Wichtigkeit ist.

Ich möchte daher den Antrag stellen, daß auch der Industrie bei ihren Hilfsbetrieben die Möglichkeit geboten werde, Lehrlinge zu halten. Ich habe das in dieser Weise verstanden und möchte falls ich in dieser Angelegenheit unrichtig unterrichtet bin, den Herrn Referenten oder die Herren vom Ministerium bitten, mir jene Aufklärungen zu geben, die mich in dieser Richtung beruhigen können. *(Beifall.)*

Referent: Ich glaube, daß hier etwas verlangt wird, was ohnehin gestattet ist. Lehrlinge werden in Fabriken vielfach ausgebildet, wenn nur der Nachweis geliefert wird, daß zu ihrer Ausbildung ein Werkmeister vorhanden ist, der den Befähigungsnachweis zu liefern im stande ist und wenn andrerseits überhaupt die Möglichkeit geboten ist, in irgend einem Gewerbe eine Ausbildung zu erlangen. Ein Verbot unter diesen Voraussetzungen besteht nicht.

Mitglied **Regenhart**: Ich möchte ergänzend bemerken, daß ich als selbstverständlich vorausgesetzt habe, daß ein Lehrling in einer solchen Reparaturwerkstätte nur dann aufgenommen werden könne, wenn an der Spitze derselben ein Meister, ein Chef steht, der den Nachweis erbracht hat, daß er selbständiger Meister sein kann. Warum soll, wenn ein derartiger Befähigungsnachweis seitens des Meisters erbracht werden kann und auch erbracht wird — und es wird sich jeder Industrielle nur einen solchen Mann nehmen — dieser Meister nicht ebenso befähigt sein, Lehrlinge auszubilden, nur deshalb, weil er einen Nebenbetrieb — ich bitte dies richtig zu verstehen, ich meine hier Hilfsbetrieb für den Hauptbetrieb — vorsteht? So hat doch eine Bierbrauerei eine eigene Binderei, Faßfabrikation, eine Papierfabrik hat ihre Schlosserei. Wenn da an der Spitze ein tüchtiger Lehrmeister steht, der den Befähigungsnachweis erbracht hat, warum soll dieser keine Lehrlinge ausbilden dürfen?

Wenn da vielleicht einer der Herren Regierungsvertreter die Güte hätte, uns das zu erklären und uns zu beruhigen, wäre ich dafür sehr dankbar.

Vorsitzender: Stellen Sie einen bestimmten Antrag?

Mitglied **Regenhart**: Ich stelle den Antrag, daß die Hilfsbetriebe von Industrien, die von Meistern geleitet werden, die den Befähigungsnachweis erbracht haben, auch die Berechtigung haben sollen, Lehrlinge zu halten.

Digitized by Google

Vorsitzender: Ich bitte, den Antrag schriftlich einzubringen. Er wird der Diskussion unterzogen werden.

Von Seite der Regierung kann nur auf § 37 G. O. hingewiesen werden, wonach „jeder Gewerbetreibende das Recht hat, alle zur vollkommenen Herstellung seiner Erzeugnisse nötigen Arbeiten zu vereinigen und die hiezu erforderlichen Hilfsarbeiter auch anderer Gewerbe zu halten. Unter Hilfsarbeitern sind hier, soferne es sich um handwerksmäßige Gewerbe handelt, die Lehrlinge anderer Gewerbe nicht verstanden".

Der Antrag würde also eine direkte Änderung dieses Paragraphen bedeuten.

Mitglied **Regenhart:** Es müßte eben eine sinngemäße Abänderung erfolgen. Ich bin nicht so orientiert, um alle Paragraphen zu kennen, ich kann nur als Praktiker eine Äußerung abgegeben und den Ausgleich mit dem bestehenden Gesetze dem hohen Ministerium überlassen. Darum bin ich, als Nichtjurist, auf die Unterstützung der Herren angewiesen. Ich danke jedenfalls dem Herrn Vorsitzenden, daß er mich auf § 37 G. O. aufmerksam gemacht hat.

Vorsitzender: Behalten Sie sich vor, bei § 37 G. O. einen formulierten Antrag zu stellen? Er würde dort besser passen.

Mitglied **Regenhart:** Gewiß, ich behalte mir dies vor.

Referent: Ich könnte mich diesem Antrage nicht anschließen, und zwar aus folgendem Grunde: So wichtig es ist, daß im Großbetriebe Lehrlinge in der Richtung des Betriebes selbst ausgebildet werden können, daß zum Beispiel eine Schlosserwaren- oder Kassenfabrik Schlosserlehrlinge ausbildet, so würde es andrerseits zu weit gehen, daß zum Beispiel eine Weberei, welche bloß für ihre kleinen Bestandteile eine Reparaturwerkstätte hat, die Berechtigung erhalten soll, Schlosser- oder Mechanikerlehrlinge auszubilden. Denn eine bloße Reparaturwerkstätte wird kein vollkommenes Bild einer Gewerbetätigkeit in irgend einer Richtung bieten.

Sie dem Gewerbebetrieb gleichzustellen, würde auf den Widerstand der gesamten gewerbetreibenden Bevölkerung stoßen, nicht mit Unrecht, da die Ausbildung im Gewerbe in der Regel wenigstens nur im Gewerbebetrieb gefunden werden kann.

Ein Gesetz muß mit der Regel rechnen, nicht mit Ausnahmen. Es kann wohl gewiß eine solche Ausnahme geben, daß eine so ausgedehnte Reparaturwerkstätte besteht, die auch neue Maschinen baut. Das ist aber eine Ausnahme, auf die sich schwer ein Gesetz repassieren läßt.

Mitglied **Regenhart:** Ich will dem Herrn Referenten, den ich hochschätze und den wir als ausgezeichneten Referenten in jeder Beziehung kennen gelernt haben, durchaus nicht nahe treten, muß aber dem Gesagten mit allem Nachdruck entgegentreten.

Er hat vor allem die Verhältnisse vor Augen, wie sie in Wien liegen; auf dem Lande gestalten sie sich aber wesentlich anders. Es ist nicht meine Art, über meine eigenen Verhältnisse zu sprechen, ich fordere aber die Herren, die ihre Etablissements am Lande haben auf, meine Behauptungen zu unterstützen.

Ich habe mehrere Hilfsbetriebe, und zwar eine Schlosserei, die 15 bis 17 Personen beschäftigt — dieselben machen keine neuen Maschinen, sondern besorgen nur Reparaturen — dann eine Tischlerei, die 12 bis 15 Leute beschäftigt, die die Reparaturen und Herstellungen für den Hausgebrauch macht, die absolut notwendig sind, weil ich sie am Platze in entsprechender Weise nicht bekomme. Dann habe ich eine Zimmermannswerkstätte, die mir bei meinen Maschinen die Herstellungen besorgt, da der Zimmermeister nicht im stande ist, sich das Holzlager zu halten, das ich halten muß.

Wollen sie mich in die Verlegenheit bringen, daß ich keine Lehrlinge halten kann? Daß ich an der Spitze einen geübten und erfahrenen Meister habe, wurde schon früher erwähnt. Unsere Schlosser und Tischler kommen oft zu dem Fabriksschlosser und -tischler und bitten um seine Unterstützung. So sind die Verhältnisse am Lande, wo wir uns alles selbst schaffen müssen, zum Unterschiede von Betrieben, die in Wien oder in der nächsten Nähe von Großstädten sind und dies nicht in der Weise benötigen. *(Beifall.)*

Mitglied Kommerzialrat **Mahla:** Ich kann mich der Ansicht des Herrn Regenhart nur anschließen. Wir haben zum Beispiel eine Graveuranstalt, deren Leiter mindestens so tüchtig ist wie ein selbständiger Graveur. Warum soll es ihm benommen sein, Lehrlinge zu halten? Das sehe ich nicht ein. Warum soll ich nicht dasselbe Recht haben, Lehrlinge unter seiner Obhut ausbilden zu lassen? Denn ich selbst werde sie nicht ausbilden, aber der Meister kann das tun.

Das Gleiche ist mit der Schlosserei der Fall. Wir haben eine große Schlosserei, in der die Formen fertig gemacht werden. Da kann der Lehrling doch zumindest ebensoviel lernen als bei einem Meister, der nur Zangen macht. Der Zangenmacher kann Lehrlingszeugnisse ausstellen, der Schlosser, der bei mir angestellt ist, kann dies nicht.

Ein Gesetz wie das Gewerbegesetz, in dem man verschweigt, was zu Angriffen seitens der Gewerbetreibenden Anlaß bietet, ist ein halbes Gesetz und ich bitte, die Anregung des Herrn Regenhart aufzunehmen, damit Klarheit geschaffen wird.

Digitized by Google

Ich werde noch Gelegenheit haben, auf diese wichtige Frage zurückzukommen und unterstütze den Antrag des Herrn Regenhart.

Mitglied v. **Pollak**: Meine Herren! Wir müssen uns doch einigermaßen vor Augen halten, daß wir uns mit den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen in Einklang zu setzen haben. Wir leben in Österreich und in einer Zeit, wo der Befähigungsnachweis Gesetzeskraft erlangt hat. Er wurde gewiß nur zur Einengung der Konkurrenz geschaffen, allein die gesetzlichen Bestimmungen, die sich im Laufe der Jahre auf den Befähigungsnachweis aufgebaut haben, müssen von uns, wenn sie uns auch genieren, berücksichtigt werden.

Jeder Fabrikant, jeder von uns wird gewiß das Bestreben haben, seine Arbeitskräfte sich so sicher und billig als möglich zu verschaffen und nicht unwesentlich tragen dazu die jugendlichen Hilfsarbeiter bei, insbesondere in Werkstätten, wo man die Kinder gleich nach Verlassen der Schule ins Geschäft nimmt. Aber wenn Sie noch so große Werkstätten haben, so werden sie doch nur zu Reparaturen verwendet. *(Widerspruch.)* Gestatten Sie! Es werden wohl für den eigenen Betrieb einzelne Gegenstände, die zum fabriksmäßigen Betriebe gebraucht werden, hergestellt, das ist nach dem Gewerbegesetze nicht verwehrt. Zum größten Teil aber beschäftigen sich diese Hilfsbetriebe mit der Reparatur der beschädigten Werkstättenapparate.

So freisinnig ich mich gegenüber dem Gewerbegesetze im allgemeinen verhalte, so viel ich mir schmeichle, dazu beigetragen zu haben, daß gewisse Härten nicht ins Gesetz kommen, so gewiß kann ich mich andrerseits auf den Standpunkt des Herrn Regenhart nicht stellen, weil ich der Anschauung bin, daß Lehrlingen, insbesondere in der Zeit des Befähigungsnachweises, Gelegenheit gegeben werden muß, das Gewerbe, welches einmal zu seiner Ernährung beitragen soll, auch ordentlich und vollständig zu erlernen. *(Mitglied Mahla: Das lernt er!)* Herr Mahla sagt, er kann es lernen. *(Mitglied Mahla: Er muß es lernen!)* Ich sage, in meinem Betriebe kann er es nicht lernen. Ich habe eine größere Tischlerwerkstätte, Schlosserwerkstätte und noch andere Betriebe und ich kann Ihnen sagen, daß der Lehrling in diesen Betrieben das Gewerbe nicht so vollkommen lernen kann wie in einem kleinen handwerksmäßigen Betriebe, wo er alle möglichen Gegenstände *(Widerspruch.)*, nicht bloß die Reparatur, sondern auch die Fertigstellung erlernen kann.

Ich schließe mich der Anschauung des Herrn Referenten an.

Mitglied **Schmidt**: Ich kann den Ausführungen des Herrn Regenhart nur vollkommen beistimmen und erlaube mir, zur Erklärung speziell die galizischen Verhältnisse vor Augen zu führen.

Wer so wie ich dort im Walde sein Unternehmen hat, weit von aller Möglichkeit, Werkstätten heranzuziehen, ist darauf angewiesen, bei einem großen Betriebe eine ordentliche Maschinenwerkstätte zu besitzen und alles Zubehör so vollkommen auszugestalten, daß er in der Lage ist, in jedem einzelnen Falle die größten Reparaturen auszuführen. Ich bin während der 18 Jahre, seit ich mein Geschäft dort eingeführt habe, dahin gekommen, daß ich mit sieben Lokomotiven arbeite.

Diese werden von Leuten geführt, die bei mir die Lehre durchgemacht haben. Ich habe keinen einzigen Mann, den ich als entsprechend gewerblich vorgebildet brauche, den ich nicht aus meinen Leuten herausnehme und liefere heute schon einen großen Teil der Maschinführer für andere Betriebe, weil ich mehr ausbilde als ich brauche.

Wenn mir ein Maschinenbestandteil bricht und es müßte erst ein Modell gemacht und nach Wien geschickt werden, so hätte ich einen Stillstand im Betriebe, der mehr Kosten verursachen würde, als die Kosten des Betriebes betragen, abgesehen von den kolossalen Schwierigkeiten, die sich ergeben, wenn ein Kolben oder Maschinenzylinder schlecht geworden ist.

Ich habe eine so vollkommene Einrichtung, daß die Auszahlung für die Werkstättenbetriebe allein wöchentlich 400 bis 500 K beträgt. Ich glaube also, daß das Gesetz hier ganz entschieden eine Lücke aufweist, wenn es der Großindustrie nicht möglich sein kann, alles zu schaffen, was sie in ihrem Interesse nötig hat. *(Beifall.)*

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer**: Meine Herren! Dem Standpunkte, den der Herr v. Pollack vertreten hat, kann ich absolut nicht beitreten, vielmehr muß ich dem von Herrn Regenhart präzisierten Antrage vom großindustriellen Standpunkte aus vollkommen beipflichten.

Zur Begründung dessen hat Herr Regenhart uns die Verhältnisse am flachen Lande charakterisiert. Abgesehen davon müssen wir uns aber fragen: Ist das ein politicum oder oeconomicum?

Wenn das eine politische Frage ist, dann werden Sie in Ihrer Brust gleich fühlen, daß wir damit durchfallen werden, weil die kleinen Leute in ihrem Interesse und oft auch gegen dasselbe die Majorität haben. *(Beifall.)* Ich bitte nur zu bedenken, Herr v. Pollack sagt: „In meiner Werkstätte erzieht man den Schlosser schlechter wie bei dem kleinen Handwerker." Ich bin ein bescheidener Fabrikant, aber in meiner Schlosserwerkstätte werden die Jungen besser ausgebildet als bei dem kleinen Manne in meinem Lande, wo der Lehrling nur die Fabrikation des Schlüssels erlernen kann. *(Beifall.)* Denn in meiner Werkstätte bilde ich

Digitized by Google

Maschinführer heran und der Mann, der eine Maschinführerprüfung machen kann, ist ein gelernter Schlosser oder soll es sein. Bei mir kann er auch den Schlüssel machen, aber er kann noch vieles andere machen, was der kleine Mann für seine Bedürfnisse nicht nötig hat. Der Lehrjunge wird hier weiter in seinem Spezialfach ausgebildet. Und wenn wir uns noch der Klausel unterwerfen, daß wir den Befähigungsnachweis vollständig akzeptieren und den Befähigungsnachweis für den Meister der Werkstätte so akzeptieren, daß der Mann alle diese Qualifikationen haben muß, die das Gesetz vorschreibt, warum sollen wir Bürger zweiter Sorte sein und in unseren Werkstätten, die wir nicht des Privatvergnügens und des besonderen Erwerbes halber, sondern als Mitbestandteil unseres Betriebes nötig haben, keine Lehrlinge halten dürfen?

De lege lata ist es strittig, ob wir die Leute halten können, und wenn wir sie halten, so halten wir sie nach dem bestehenden Gesetze, nach einer strengeren Interpretation vielleicht gegen den Wortlaut desselben. Da das Gesetz reformiert werden soll, so müssen wir unsere Wünsche präzisieren und es ist geradezu unsere Pflicht und Schuldigkeit, bei dieser Gelegenheit zu sagen, was wir am Herzen haben. Wenn wir mit diesen Wünschen durchfallen, nun mein Gott, man fällt in Österreich mit hundert Sachen durch. *(Heiterkeit.)* Aber unseren Standpunkt müssen wir präzisieren. *(Beifall.)*

Mitglied Kommerzialrat **Pallme-König**: Ich will mich kurz fassen und nur an Beispielen klarlegen, daß man in Fabriksbetrieben das Halten von Lehrlingen nur mit Unrecht verbietet. So müßte in der Glasindustrie zum Beispiel die Herstellung von Holzformen, wie sie die Glasbläser haben müssen, ganz aufhören, da wir kein diesbezügliches selbständiges Gewerbe, das Glasformen aus Holz herstellen würde, haben. Die das tun, sind alle an den Fabriken selbst beschäftigt. Verbietet man ihnen, Lehrlinge zu halten, so stirbt das Gewerbe aus. Wenn ich den Mann aus meiner Fabrik herausnehme und ins Nachbarhaus setze, so hat er die Berechtigung, Lehrlinge zu halten. Aber die ganzen Glasfabriken haben die Holzformerzeugung in ihrem Betriebe und wenn ihnen verwehrt würde, Lehrlinge zu halten, so wird es in Zukunft keine Formentischler geben. Ich schließe mich also dem Antrage des Herrn Regenhart an.

Mitglied Kommerzialrat **Mahla**: Meine Herren! Der Zug der Zeit ist auch beim handwerksmäßigen Gewerbe immer auf Spezialisierung der einzelnen Sachen gerichtet. Heute fiel das Wort Schlosserei. In diesen Betrieben finden Sie viele Leute, die nichts anderes machen als Schrauben, wieder solche, die nur Nieten oder Zangen oder Formen machen.

In einem solchen Gewerbe findet doch der Lehrling keine bessere Ausbildung als in einem Gewerbe, wo tausend Sachen vorkommen. Und wenn der Lehrling bei uns ausgebildet ist und er als Gehilfe arbeitet, so findet er sein Unterkommen besser, als wenn er im Gewerbe gelernt hat. Daher wäre es ein himmelschreiendes Unrecht, wenn man der Großindustrie in ihren von fachkundigen Leuten geleiteten Unterabteilungen nicht gestatten würde, Lehrlinge zu halten. Es würde dies den Ruin bedeuten und der Herr Referent ist selbst nicht im klaren, inwieweit das Gesetz die Großindustrie nach dieser Richtung hin schützt. Es könnten die Gewerbetreibenden verlangen und sagen: „Im Gesetze steht nichts davon, daß der Herr Mahla, der eine Glasfabrik hat, eine Schlosserei haben darf", daher darf die Großindustrie verlangen, daß ihre Rechte präzisiert werden. *(Beifall.)*

Vorsitzender: Zu einem formalen Antrage hat Herr Reichsratsabgeordneter Ritter v. Kink das Wort.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Ritter v. **Kink**: Ich beantrage die Verweisung dieses Antrages bezüglich der Lehrlinge an die Abteilung und gleichzeitig beantrage ich Schluß der Debatte über § 14.

Vorsitzender: Ich fasse den formalen Antrag des Herrn Reichsratsabgeordneten Ritter v. Kink dahin auf, daß er Schluß der Debatte über diese Inzidenzfrage des Haltens von Lehrlingen in Fabriksbetrieben beantragt und zugleich Zurückweisung an die II. Abteilung, so daß, wenn wir zur Behandlung der Fragen kommen, die eingetragenen Redner noch über diesen Punkt zum Worte gelangen würden.

Referent: Was Herr Regenhart beantragt, bezieht sich nicht auf § 14, sondern ist eine Abänderung des § 37 G. O., welcher in dem Referate nicht behandelt wird, also heute nicht in Diskussion steht. Ausgeschlossen ist es nicht, über jeden einzelnen Paragraphen der Gewerbeordnung zu sprechen und eine Abänderung desselben zu beantragen; aber dieser Antrag bezieht sich auf § 37 und hat mit dem § 14 nichts zu tun.

Wenn jemand eine Webwarenfabrik betreibt, so kann er Hilfsarbeiter halten, die bei der Herstellung der Webarbeiten verwendet werden, ich glaube aber nicht, daß die Haltung einer maschinellen Reparaturwerkstätte da miteingeschlossen ist, die nur zur Herstellung beziehungsweise Instandhaltung der bei dem Betriebe verwendeten Maschinen dient. Dieser § 37 müßte eine wesentliche Abänderung erfahren; das ist möglich und ich will das nicht als überflüssig hinstellen, was gesagt wurde und auch, was Herr Regenhart angeführt hat, spricht dafür: Es gibt Reparaturwerkstätten, die so gut sind, daß dort Lehrlinge vielleicht besser wie in kleinen Handwerksbetrieben ausgebildet werden können; gewiß gibt es aber auch solche, die diesbezüglich kaum in Betrach

Digitized by Google

kommen und wie soll das im Gesetze auseinandergehalten werden? Da müßten Kautelen geschaffen werden, die zu finden sehr schwierig sein dürfte und die unmöglich in einer so großen Versammlung gefunden werden können; auf diese Weise würden wir mehrere Wochen mit der Beratung nicht fertig werden.

Es bleibt nichts übrig, als den Antrag Kink anzunehmen, der an sich nicht eine Rückverweisung des ganzen Gegenstandes bedeutet, weil dieser § 37 im Entwurfe und in diesem Berichte nicht behandelt wird und somit nur die Beratung der Frage, soweit sie sich auf § 37 bezieht, durch die Abteilung bezweckt wird.

Vorsitzender: Ich ersuche diejenigen Herren, welche dafür sind, daß die Debatte über die Frage des Haltens von Lehrlingen in den Fabrikshilfswerkstätten geschlossen werde, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Die Debatte ist geschlossen.

Es gelangen nur die noch eingetragenen Herren zu Wort, zunächst Herr kaiserlicher Rat Nekwasil.

Mitglied kaiserlicher Rat **Nekwasil:** Ich habe Gelegenheit gehabt, mich vorgestern in der Gewerbesektion der Handelskammer Prag an einer Debatte zu beteiligen, welche stundenlang dauerte. Anlaß hiezu gaben die Klagen der Kleingewerbetreibenden gegen die Großindustriellen darüber, daß diese unberechtigterweise ganze Werkstätten unterhalten, die nicht einmal von Meistern geführt sind und jahraus jahrein sowohl in der Werkstätte Arbeiten ausführen, als auch mit Bauten zusammenhängende Arbeiten — Tischler-, Glaser- und Anstreicherarbeiten — verrichten. Die Großindustriellen haben wieder darauf verwiesen, daß sie in den Landbezirken von den politischen Behörden in verschiedener Weise behandelt werden, daß man in dem einen Bezirk duldet, was in einem andern streng verboten wird.

Die Großindustriellen haben nun, um den Schikanen der politischen Behörden zu entgehen, berechtigte Meister engagiert — Schlosser-, Tischler- und Anstreichermeister — welche die Gewerbesteuer zahlen und viel tüchtiger sind als die Dorfmeister. Diese arbeiten nicht nur für die Fabrikanten, sondern führen auch für andere Arbeiten aus. Diese Leute sind berechtigt, selbständige Arbeiter und Gehilfen, sowie Lehrlinge aufzunehmen und Freibriefe an die Lehrlinge auszufolgen, nicht aber der Fabrikant.

Ich bin nicht Fabrikant, sondern Bauunternehmer. Nach der alten Gewerbeordnung vom Jahre 1889 bin ich berechtigt, die Hilfsarbeiten zu verrichten; ich könnte mir eine Tischlerwerkstätte einrichten, Zimmermannsarbeiten ausführen u. dgl. Das tue ich aber nicht, weil das Geschrei der betreffenden Kreise zu groß wäre und eine Entrüstung sondergleichen eintreten würde. Ich vergebe die Arbeiten an berechtigte Gewerbetreibende. Für die Zimmermeisterei, die ich notwendig brauche, halte ich zwei Zimmermeister, welche selbständig die Steuer zahlen, aber in meinen Diensten sind. Diese sind berechtigt, Lehrlinge aufzunehmen und freizusprechen.

Ich glaube, das ist ein Ausweg, der beiderseits, sowohl von den Großindustriellen als auch von den Kleingewerbetreibenden einzuschlagen ist und die Ursache zu Klagen benimmt.

Die Sache wäre am einfachsten zu lösen, wenn jede Fabrik, die derartige Hilfsarbeiter braucht, einen befähigten Meister anstellt, der selbständig die Gewerbesteuer zahlt und die Werkstätte leitet.

Mitglied Kommerzialrat **Barzewski:** Einige Industrien könnten gar nicht existieren, wenn das Gesetz so ausgelegt werden sollte, wie es proponiert wird. Ich kann die Ausführungen des Herrn Regenhart nur wärmstens unterstützen. Wie können Zement- und Gipsfabriken, wie kann das Baugewerbe und die Spiritusindustrie ohne Bindereiwerkstätten existieren? Die Sache würde ganz illusorisch werden, wenn den Werkstättenmeistern nicht auch das Recht zustünde, Lehrlinge zu halten. *(Beifall.)*

Vorsitzender: Die Debatte über die Frage des Haltens von Lehrlingen in Hilfswerkstätten der Fabriken ist geschlossen. Herr Regenhart als Antragsteller hat das Schlußwort.

Mitglied **Regenhart:** Mit dem Rückverweisungsantrage Kink könnte ich mich eigentlich bescheiden, weil ich überzeugt bin, daß die Abteilung meinen Antrag akzeptieren und der Regierung einen Weg zeigen würde, wie wir aus dieser ganzen Sache am besten herauskommen. Die einzelnen Paragraphen stehen aber untereinander in einem gewissen Konnex und wir würden, wenn man einen Paragraphen annimmt und den anderen ablehnt, in Schwierigkeiten kommen, die wir hinterdrein sehr bedauern würden.

Ich bitte mir als dem Antragsteller eine Bemerkung nicht zu verübeln.

Ich schicke voraus, daß ich dem Herrn Referenten das Zeugnis ausstellen kann, daß wir, was die Fragen des Gewerbes und der Gewerbeordnung betrifft, keinen besseren Referenten haben können als ihn. Der Herr Referent hat eine Summe von Arbeit zu leisten, die es ganz natürlich macht, daß er sich mit der Frage nicht immer lange Zeit vorher beschäftigen kann. Er referierte nun zwar in der Abteilung in klarer und umfassender Weise, aber das Referat lag meines Erinnerns bei der Abteilungsberatung nicht gedruckt vor und so kommt es, daß wir in der Abteilung uns mit der Frage vorher nicht in der eingehenden Weise beschäftigen konnten, wie es wünschenswert wäre. Bevor man in die Sitzung geht, sollte man die Anträge des Referenten genau kennen, um in der Lage zu sein, eventuelle Bedenken gegen dieselben vorzubringen, die

den Referenten selbst vielleicht bestimmen könnten, seine Anträge abzuändern. Wir hörten aber nur das mündliche Referat; wir sind ja keine Juristen, die die Gewerbeordnung auswendig wissen und sollen sofort über die gestellten Anträge entscheiden, ohne genügend Zeit zu haben, etwaige wunde Punkte genau zu erörtern, was sicher der Fall wäre, wenn das Referat gedruckt vorgelegen wäre.

Ich kann mich dem Antrage Kink aus den angeführten Gründen nicht recht akkomodieren, habe aber anderseits die Befürchtung, daß wir hier etwas beschließen sollen, was nicht gründlich genug in der Abteilung erwogen wurde, abgesehen davon, daß einem solchen Beschlusse eine sehr lange und weitgehende Debatte vorangehen würde. Das Beste wäre wohl — ich als Mitberater in der III. Abteilung kann einen solchen Antrag nicht stellen — die ganze Sache der neugebildeten II. Abteilung zuzuweisen.

Es wird nicht notwendig sein, dort eine langwierige Debatte zu führen; wir werden das Meiste akzeptieren, aber eine Superprüfung vornehmen. Wenn die Frage dringlich behandelt wird, können wir in verhältnismäßig kurzer Zeit schlüssig werden und das Referat entgegennehmen.

Ich befinde mich also bezüglich des Antrages Kink in einer Zwangslage. Stimme ich nicht dafür, so fällt er vielleicht durch, stimme ich dafür, so habe ich vielleicht nicht das Richtige getroffen. Ich habe daher, bevor Sie abstimmen, meine Ansichten klargelegt und hoffe, daß der Herr Referent meine Ausführungen so aufnimmt, wie ich sie gemacht habe.

Vorsitzender: Haben Herr Regenhart einen bestimmten Antrag gestellt?

Mitglied **Regenhart:** Ich habe gerade erklärt, daß ich als Mitberater in der III. Abteilung keinen Antrag stellen kann.

Vorsitzender: Die Debatte ist geschlossen. Es liegt ein Antrag des Herrn Ritter v. Kink vor, wonach der Antrag, betreffend das Halten von Lehrlingen in Hilfswerkstätten von Fabriken, an die II. Abteilung zurückverwiesen werden soll. Wir schreiten zur Abstimmung. Ich bitte jene Herren, welche dem Antrage zustimmen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Der Antrag ist angenommen.

Nunmehr steht § 14 bezüglich der übrigen Punkte in Verhandlung. Wünscht jemand das Wort? Herr Handelskammerpräsident Neumann hat das Wort.

Mitglied Handelskammerpräsident **Neumann:** Ich möchte mich zu den Bemerkungen des Herrn Regenhart wenden, die einen unausgesprochenen Antrag auf Vertagung der ganzen gegenständlichen Verhandlungen beinhalten. Ich bedauere, daß Herr Regenhart diesen Antrag nicht stellt, aber ich habe bei der Stimmung, die in der Versammlung herrscht, die Empfindung, als ob man in die Beratung der einzelnen Paragraphen nicht eingehen kann, wenn man das Bedenken hat, daß die Zusammensetzung des ganzen Industrierates eine andere ist, daß die Abteilung, die über diese Frage zu entscheiden hat, auch eine andere Zusammensetzung hat und daß ein Teil der Mitglieder des ganzen Industrierates seit wenigen Tagen erst Gelegenheit hat, diese sehr wichtige Frage zu studieren, so daß die Vertagung der ganzen Angelegenheit, ohne daß damit an der Arbeit des Vizepräsidenten Kitschelt eine Kritik geübt werden soll, angezeigt erscheint. Ich stelle daher den Antrag, mit Rücksicht auf die neue Zusammensetzung des Industrierates und die Zusammensetzung der II. Abteilung, welcher dieser Gegenstand nunmehr zur Vorberatung und Antragstellung zu unterbreiten ist, das Referat zurückzustellen und noch einmal zu beraten.

Referent: Ich kann selbstverständlich als Referent gegen einen solchen Antrag nicht Stellung nehmen. Wenn die Abteilung eine neue Zusammensetzung erfahren hat, so hätte sie natürlich das Recht, neuerdings in die Beratung einzugehen. Ich bitte nicht zu glauben, daß damit ein ähnlicher Fall, wie er bereits eingetreten ist, für die nächste Beratung der Gewerbeordnung ausgeschlossen erscheint. Dieselbe hat ja 159 Paragraphen. Und so ist es möglich, daß die Regierung in ihrem Gesetzentwurfe einen Paragraphen hineinzuziehen oder eine Abänderung zu beantragen für nötig finden wird. Vor dem Falle, vor dem Sie jetzt stehen, können Sie das nächste Mal wieder stehen. Ich will dem gestellten Antrage durchaus nicht entgegentreten, weil man sehen wird, ob die Meinung jetzt eine so wesentlich andere ist als früher.

Wenn ich dem Antrage des Herrn Regenhart nicht sogleich entgegengekommen bin, so hat dies einen tieferen Grund. Ich glaube, der Industrierat muß vermeiden, neue Reibungsflächen zwischen Industrie und Kleingewerbe zu schaffen. Sie sind ohnehin vorhanden und ich glaube, wo es nicht unbedingt notwendig ist, sollte man sie nicht herbeiführen. Durch solche Anträge werden sie aber meines Erachtens vielleicht vermehrt, da es ungeheuer schwer ist, einen Mißbrauch auszuschließen. Der Paragraph, den Herr Regenhart abgeändert wissen will, besteht schon sehr lange; der Plan, ihn abzuändern, wird die Gegenäußerung seitens der Gewerbetreibenden hervorrufen und die Herren werden sehen, ob sie bei der Meinung beharren. Ich wünsche, daß der Ansicht des Herrn Regenhart Rechnung getragen werden könne, jedoch unter Schaffung von Kautelen. Ich habe gegen die Rückverweisung des ganzen Referates an die II. Abteilung nichts einzuwenden.

Digitized by Google

Vorsitzender: Wünscht noch jemand das Wort? *(Niemand meldet sich.)* Es ist nicht der Fall. Wir schreiten zur Abstimmung. Es liegt der Antrag vor, den ganzen Gegenstand, nämlich die Begutachtung des Gesetzentwurfes, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung, an die II. Abteilung zur Vorberatung zurückzuverweisen.

Es ist zwar schon ein Paragraph behandelt, aber ich nehme an, daß die Reassumierung bezüglich dieses Beschlusses in diesem Antrage mit intendiert ist, so daß auch dieser schon beratene Punkt mit an die II. Abteilung zurückverwiesen wird. Ich bitte jene Herren, die diesen Antrag akzeptieren, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Er ist angenommen.

6.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 2. Sitzung der II. Abteilung vom 3. Oktober 1904.

Vorsitzender Obmann **Vetter:** Wir schreiten zur Erledigung der Tagesordnung und gelangen zu Punkt 1, Referat des Herrn Reichsratsabgeordneten **Kitschelt** über den Gesetzentwurf, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung.

Ich ersuche den Herrn Referenten, das Referat zu erstatten.

Referent Reichsratsabgeordneter **Kitschelt:** Der Bericht der vormaligen III. Abteilung über den Entwurf des Gesetzes, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung, befindet sich bereits seit langer Zeit in den Händen der Herren Mitglieder.

Ich darf daher voraussetzen, daß sie mit der Materie einigermaßen vertraut sind, um so mehr als die verschiedenen Handelskammern und anderen Vertretungskörper, denen die Herren angehören, über diesen Gegenstand wohl längst ihre Beschlüsse gefaßt haben. Ich möchte nur darauf hinweisen, daß ein Fortschritt von der Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung nur in der Hinsicht erwartet werden kann, daß die Bestimmungen der Gewerbenovelle vom Jahre 1883 in dieser Arbeit eine Erweiterung, Ergänzung und vollständige Durchsetzung finden. In freiheitlicher Beziehung wird hier natürlich eine grundlegende Änderung nicht zu finden sein und wenn die Herren die Bestrebungen der kleingewerblichen Kreise kennen, welche ja seit langem auf die Abänderung der Gewerbeordnung drängen, so werden sie zugeben, daß ein anderer Vorgang auch nicht zu erwarten und von der Regierung auch nicht durchzusetzen war.

Da eine eingehende Beratung aller der zahlreichen Paragraphen Wochen erfordern würde, so wird es sich wohl empfehlen, so vorzugehen, wie es in allen Beratungskörpern geschehen ist und uns darauf zu beschränken, daß wir vielleicht den Herrn Obmann bitten, jene Paragraphen, welche hier geändert werden sollen, zu nennen und an die Mitglieder die Frage zu richten, ob ein Abänderungsantrag gestellt wird. Am Schlusse könnte dann noch den Mitgliedern die Möglichkeit geboten werden, auch zu solchen Paragraphen, für welche eine Abänderung hier nicht vorgeschlagen wird, Abänderungsanträge zu stellen. Von einer Generaldebatte können wir, glaube ich, absehen, weil grundlegende Änderungen, wie gesagt, mit dieser Arbeit nicht beabsichtigt werden.

Vorsitzender: Die Versammlung ist mit diesem Vorgange einverstanden und ich bitte den Herrn Referenten, die einzelnen Paragraphen vorzutragen.

Referent: Der Regierungsentwurf schlägt zunächst zu § 12, Absatz 3, folgende neue Fassung vor:

„Zwei oder mehrere Gewerbe dürfen in eine Anmeldung nicht zusammengefaßt werden."

Demgegenüber wird hier beantragt, daß es bei der bisherigen Bestimmung zu bleiben hätte, wonach zwei oder mehrere Gewerbe in eine Anmeldung zusammengefaßt werden dürfen, wenn die Natur dieser Gewerbe mit Rücksicht auf ihren Gegenstand oder die Betriebsart nicht wesentlich verschieden ist. Die neue Bestimmung würde nur eine Belastung für das Kleingewerbe namentlich auf dem Lande, insbesondere auch in Bezug auf die Steuer bilden. Allerdings schreibt das Steuergesetz theoretisch vor, darauf keine Rücksicht zu nehmen, sondern lediglich auf den Umfang und den Ertrag eines Gewerbes. Aber die Herren wissen ja aus der Erfahrung, daß mit der Anmeldung eines Gewerbes immer eine neue Steuer hinzutritt, wenn es auch eine geringe ist. Es ist daher am besten, wenn man mehrere Gewerbe sofort in eine Anmeldung

Digitized by Google

zusammenfassen kann. Es wird deshalb vorgeschlagen, die bestehende Fassung sei unter Ablehnung des Regierungsentwurfes zu belassen.

Mitglied **Glaser**: Ich unterstütze den Antrag des Herrn Referenten auf das wärmste.

Referent: Es geschieht dies auch von Seite fast aller Handelskammern.

Vorsitzender: Ich bitte jene Herren, welche für den Referentenantrag sind, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Ich konstatiere die einstimmige Annahme des Referentenantrages.

Referent: Zu § 14, Absatz 2, der den Befähigungsnachweis betrifft, wird eine bessere Stilisierung beantragt, wonach er zu lauten hätte:

Derselbe hat den Nachweis

a) der ordnungsmäßigen Beendigung des Lehrverhältnisses durch Beibringung des von der Genossenschaftsvorstehung ausgestellten Lehrbriefes oder, wenn der Lehrherr einer Genossenschaft nicht angehört, des von der Gemeindebehörde bestätigten Lehrzeugnisses beziehungsweise der Lehrzeugnisse (§ 104),

b) einer mehrjährigen Verwendung als Gehilfe in dem betreffenden Gewerbe oder einer diesem Gewerbe analogen Verwendung im Fabriksbetriebe durch Beibringung des Arbeitszeugnisses beziehungsweise der Arbeitszeugnisse zu umfassen. Das Arbeitszeugnis ist von der Genossenschaftsvorstehung und, wenn der Arbeitgeber einer Genossenschaft nicht angehört, von der Gemeindebehörde zu bestätigen.

Dieser Antrag enthält auch eine Abänderung in meritorischer Beziehung. Es wird nämlich in dem Punkte b) die Analogie auf die Verwendung statt, wie in dem Regierungsentwurf, auf den Fabriksbetrieb gelegt. Es ist dies zweckmäßig, weil der Befähigungsnachweis nicht allein dadurch erbracht werden kann, daß der Betreffende in einem dem Gewerbe analogen Betriebe war, sondern auch besonders dadurch, daß er eine dem Gewerbe analoge Tätigkeit ausgeübt hat. Es hat sich herausgestellt, daß sehr häufig Arbeiter, die namentlich in Reparatur- und Hilfswerkstätten großer Betriebe arbeiten, nie zu einem Befähigungsnachweis kommen können, weil diese Verwendung nach dem heutigen Gesetz und auch nach dem in dem Regierungsentwurf beantragten Wortlaut nicht immer als Verwendung „in einem analogen Gewerbebetrieb" gelten kann. Es sind das meist Maschinenschlosser: ein solcher kann nun, wenn er zum Beispiel in einer Spinnereifabrik ist, jetzt den Befähigungsnachweis nicht erlangen, weil er nicht in einem dem Gewerbe des Schlossers oder Mechanikers analogen Fabriksbetriebe gearbeitet hat. Es wird daher beantragt, die analoge Verwendung als hinreichend anzuerkennen, weil dies ja auch der Sache nach vollständig richtig ist.

Mitglied **Glaser**: Ich glaube, daß schon in der letzten Plenarversammlung des Industrierates der Antrag gestellt wurde, daß die § 14 und 37 zusammen verhandelt werden sollen. Sie stehen auch in einem gewissen Konnex, insbesondere jetzt, wo es heißen soll: „Eine diesem Gewerbe analoge Verwendung im Fabriksbetriebe." Ich möchte also an den Herrn Vorsitzenden die Bitte richten, daß auch diesmal derselbe Vorgang eingehalten und daß die § 14 und 37 zusammen verhandelt werden mögen. Zu § 37 ist seitens des Herrn Referenten eine Abänderung nicht vorgeschlagen worden, ich würde mir aber dann erlauben, eine solche vorzuschlagen.

Referent: Es liegt hier wohl ein gewisser Zusammenhang vor, und zwar mit Rücksicht darauf, daß in dem jetzigen Entwurfe beantragt wird:

„Der Verwendung als Lehrling oder Gehilfe in handwerksmäßigen Gewerben ist auch die Beschäftigung in Betrieben des Staates oder autonomer Verwaltungen sowie in Hilfsanstalten der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen bei solchen Verrichtungen, welche den Gegenstand von handwerksmäßigen Gewerben ausmachen, gleichzuhalten."

Das ist ein neuer und ganz berechtigter Antrag, daß auch die Hilfsanstalten der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen in Bezug auf die Lehrlingsausbildung als solche gelten sollen, welche dem betreffenden Gewerbe gleichzuhalten sind. Der Antrag aber, der hier auch letzthin vom Herrn Regenhart gestellt wurde, ist aber ein sehr weitgehender; es soll nämlich diese Ausnahme auf alle Gewerbe ausgedehnt werden, namentlich hat er die Hilfs- und Reparaturwerkstätten der Großbetriebe im Auge gehabt. Ich glaube, eine Notwendigkeit, so weit zu gehen, liegt nicht vor. Es ist auch ziemlich aussichtslos, daß die Regierung diesem Antrage sich anschließe, weil § 37 dem entgegensteht und in seiner heutigen Fassung dann wohl nicht belassen werden könnte. Das ist aber ein Kardinalgrundsatz, der im § 37 ausgesprochen wird: „Jeder Gewerbetreibende hat das Recht, alle zur vollkommenen Herstellung seiner Erzeugnisse nötigen Arbeiten zu vereinigen und die hiezu erforderlichen Hilfsarbeiter auch anderer Gewerbe zu halten." Im zweiten Satze aber heißt es: „Unter Hilfsarbeitern sind hier, sofern es sich um handwerksmäßige Gewerbe handelt, die Lehrlinge anderer Gewerbe nicht verstanden."

Digitized by Google

Hievon abzugehen will doch wohl überlegt sein, abgesehen davon, daß doch kaum zu erwarten ist, daß das Kleingewerbe hierauf eingehen würde.

Meine Herren! Sie wissen ja, daß in den verschiedenen Genossenschaften schon jetzt Bestrebungen bestehen, die Lehrlingszüchterei möglichst einzuschränken und eine Verhältniszahl zwischen Lehrlingen und Gehilfen festzustellen. Die Genossenschaften wollen — und ich halte dies für wichtig — den gewerblichen Nachwuchs so beschränken, daß er nicht überwuchert und die Gehilfen, die herangebildet werden, aufs Pflaster gesetzt werden müssen. Wir haben Gewerbe, wo immer ein paar tausend Leute arbeitlos sind, zum Beispiel die Bäcker. Das ist ein Zustand, dem man nicht zustimmen kann, und daher müssen diese Bestrebungen unterstützt werden. Nun würde durch die Abänderung, wie sie Herr Regenhart vorschlägt, ein Nachwuchs aus allen möglichen Gewerben entstehen und ist diese Forderung doch nicht ganz gerechtfertigt. Man muß doch den Grundsatz, der im § 37 ausgesprochen wird, daß jemand zwar Lehrlinge aus seinem Gewerbebetriebe, jedoch nicht aus seinen Hilfswerkstätten heranbilden dürfe, als gerechtfertigt anerkennen. Es ist doch sonderbar, wenn ein Seidenzeugfabrikant Mechanikerlehrlinge ausbildet. Das kann doch fachlich nicht gerechtfertigt werden, denn die Reparatur von Maschinen im Seidenfabriksbetriebe kann doch dem Mechanikergewerbebetriebe nicht gleichgestellt werden, und es ist richtig, wenn man sagt, jeder, der eine Maschine machen kann, kann sie auch reparieren, aber das Umgekehrte ist nicht der Fall, daß jeder, der eine Maschine reparieren kann, sie auch machen kann. Aus diesem Grunde ist diese Forderung nicht ganz gerechtfertigt. Es würde ein zu großer Nachwuchs aus den verschiedenen Gewerben entstehen und die Einwände gegen eine solche Gesetzesabänderung könnten demnach nicht als unbegründet angesehen werden. Es liegt auch keine besondere Notwendigkeit für die Inhaber von großen Betrieben in dieser Richtung vor, denn sie können jugendliche Hilfsarbeiter für solche Betriebe aufnehmen und diese können auch jetzt zum Befähigungsnachweise kommen, weil sie nach vier Jahren auf ihre Arbeitszeit hinweisen und um den Dispens vom Lehrzeugnis nachsuchen können. So kann jeder zum selbständigen Betriebe eines Handwerkes kommen. Die Notwendigkeit, einen Abänderungsantrag zu stellen, liegt also hier nicht vor und die Tragweite der Bestimmung ist eine so bedeutende, daß keine Aussicht besteht, daß das Kleingewerbe, welches ja mit diesem Entwurfe nur zum geringsten Teile befriedigt wäre, einem solchen Antrage zustimmen würde, und auch im Abgeordnetenhause würde ein solcher Antrag nicht die Zustimmung finden. Ich bitte also, es bei diesem Antrage zu belassen.

Vorsitzender: Herr Direktor Glaser hat direkt den Antrag gestellt, § 37 gleichzeitig mit in Beratung zu ziehen. Hierüber haben sich die Herren noch nicht geäußert. Ich frage also die Herren, ob Sie der Ansicht sind, daß wir mit dem § 14 gemäß dem Antrage Glaser auch den § 37 in Diskussion ziehen. *(Zustimmung.)* Es ist beschlossen. Bis jetzt hat sich zu diesem Punkte niemand zum Worte gemeldet.

Sektionschef Dr. **Hasenöhrl:** Es sind allerdings jetzt mehrere Paragraphen zusammengefaßt worden, welche vielleicht teilweise verschiedene Themata umfassen, aber doch im Wesen eine Verwandtschaft miteinander besitzen. Es handelt sich nämlich um die große Frage, ob die Verwendung im Nebenbetriebe des Gewerbes und im Hilfsbetriebe als Befähigungsnachweis für das handwerksmäßige Gewerbe angerechnet werden soll. Es kommt dabei in Betracht die Verwendung als Lehrling und als Gehilfe. Das gegenwärtige Gesetz enthält eigentlich den Grundsatz, daß nur die Verwendung in dem Gewerbe selbst, das heißt also im Hauptbetriebe, als Befähigungsnachweis angerechnet werden kann, daß dagegen, wenn in einem Gewerbe ein anderes Gewerbe als Nebenbetrieb ausgeübt wird, die Verwendung in diesem Nebengewerbe nicht als Befähigungsnachweis für das Hauptgewerbe anerkannt wird. Der Grund dürfte darin liegen, daß man annimmt, daß in diesem Nebenbetriebe das Gewerbe nicht so als Ganzes ausgeübt wird, sondern daß es sich um gewisse Teilfunktionen handelt, welche nach dem Prinzipe der Arbeitsteilung ausgeübt werden, aber nicht zur Folge haben, daß die Verwendung bei dieser Beschäftigung dem Betreffenden dann die Möglichkeit gibt, das Gewerbe vollständig zu beherrschen und es selbst auszuüben. Es herrscht im allgemeinen eine einseitige Verwendung in diesen Hilfsbetrieben. Ich gebe zu, es gibt Hilfsbetriebe, wie zum Beispiel die Reparaturwerkstätten großer Etablissements, in welchen namentlich Maschinenschlosser in einer Weise ausgebildet werden, wie es im kleingewerblichen Betriebe kaum vorkommt. Ich bitte aber nicht zu vergessen, daß wir wieder Hilfsbetriebe haben, von welchen dies nicht gilt, zum Beispiel die Kartonagenerzeugung, Kistentischlerei, die in vielen großen Betrieben ausgeübt wird. Die Verwendung in einem solchen Hilfsbetriebe kann doch nicht als Befähigungsnachweis im Sinne der bestehenden Gesetze angerechnet werden. Das ist ein Grundsatz, von welchem schwer wird abgegangen werden können und ich muß dem Herrn Referenten diesbezüglich vollständig beistimmen.

Bezüglich der Lehrlingsverwendung gilt dies in noch viel höherem Maße. Es wird allgemein geklagt, daß das Lehrlingswesen noch auf einer tiefen Stufe stehe und eine der Hauptintentionen des Gesetzentwurfes soll es sein, das Lehrlingswesen zu heben. Dazu gehört insbesondere auch, daß die Lehrlinge wirklich vollständig ihr Gewerbe zu lernen im stande sind und nicht davon abgezogen werden durch gewisse

Digitized by Google

Nebenarbeiten und daß sie nicht in solchen Betrieben Verwendung finden, welche auf der weitestgehenden Arbeitsteilung beruhen. Es wurden diesbezüglich im Arbeitbeirate sehr wertvolle Anregungen gegeben und ich glaube, daß einige dieser Anregungen auch bei der weiteren Beratung Verwertung finden können. Bezüglich der Lehrlinge, glaube ich, müßte man bei dem Grundsatze des § 37 bleiben, daß Lehrlinge handwerksmäßiger Gewerbe nicht in solchen Hilfsbetrieben Verwendung finden sollen, und daß daher die Verwendung von Lehrlingen in Hilfsbetrieben auch nicht für den Befähigungsnachweis in Betracht kommt.

Bezüglich der Gehilfen beantragt der Herr Referent zu § 14, Absatz 2, daß eine dem Gewerbe analoge Verwendung als Gehilfe denn doch als Befähigungsnachweis angerechnet werden kann. Ich glaube, daß auch dieser Grundsatz schwerlich Annahme finden wird.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit darauf hinweisen, daß dagegen schon der Grundsatz der Parität zwischen Großindustrie und Kleingewerbe spricht. Das wäre eine besondere Begünstigung des Fabriksbetriebes beziehungsweise der Großindustrie. So wie sich Hilfsbetriebe im Großgewerbe finden, so kommen sie natürlich doch auch beim entwickelteren Kleingewerbe vor; es gibt ja auch da gewisse Hilfsbetriebe.

Die Berücksichtigung der Verwendung als Gehilfe in diesen Hilfsbetrieben wäre ausgeschlossen, dagegen die Anrechnung der Verwendung in den Hilfsbetrieben der Fabriksbetriebe zugestanden; das wäre von vornherein eine einseitige Begünstigung der Fabriksbetriebe, welche schwerlich goutiert werden wird. Wenn man schon auf diesem Grundsatze bestehen wollte, würde man ihn wohl auf alle Gewerbe ausdehnen müssen. Aber selbst bei dieser Erweiterung des Grundsatzes befindet man sich auf einem Standpunkte, welcher dem gegenwärtigen Gesetze widerspricht, da dieses nur die Verwendung im Hauptbetriebe als Befähigungsnachweis anerkennt. Ich glaube, daß selbst die Abänderung, die der Herr Referent zu § 14, Absatz 2, vorschlägt, auf große Schwierigkeiten stoßen wird.

Mitglied **Glaser**: Vor allem möchte ich noch einmal präzisieren, daß es sich mir nicht darum handelt, die große Frage des Lehrlingswesens und insbesondere des Lehrlingswesens, wie es im § 37 behandelt ist, aufzurollen. Ich würde es ganz gerne dem Herrn Referenten wie dem Herrn Sektionschef konzedieren, daß die Frage der Lehrlinge in anderen Gewerben wie in Hilfsgewerben offen gelassen oder auch geregelt werde, weil ich darauf keinen sehr großen Wert lege. Aber der Kardinalpunkt ist ein anderer. Im § 37 ist das Recht der Fabriksunternehmungen festgestellt, daß sie Hilfs- und Nebengewerbe betreiben können, jedoch der Umfang dieser Hilfsbetriebe ist nicht festgestellt. In dieser Beziehung bestehen ganz entgegengesetzte Entscheidungen der unteren Instanzen. Jeder Bezirkshauptmann urteilt anders und durch ein Judikat des Verwaltungsgerichtshofes ist eine ganze Verwirrung in die Frage gekommen.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß selbst nach § 37 alles, was zur vollkommenen Herstellung der Fabrikate notwendig ist, in der Fabrik selbst hergestellt werden kann.

Es handelt sich gar nicht darum, daß man das in der Fabrik vielleicht billiger herstellt, aber es kann manchmal anderswo gar nicht hergestellt werden. Ich möchte vielleicht gleich aus meiner Industrie ein Beispiel erbringen, also aus dem Brauereibetriebe. Bis zum Jahre 1895 war es gestattet, daß die Binderarbeiten in der Brauerei vorgenommen wurden, nämlich die Reparaturen. Ich spreche nur von Reparaturen und denke gar nicht daran, daß in der Brauerei auch neue Fässer hergestellt werden sollen. Wie stellen Sie sich vor, daß man mit einer Reparatur erst zu einem gewerbsmäßigen Bindermeister gehen soll? Es kommen ganze Fuhren leere Fässer in die Brauerei und es genügt vollständig, wenn ein Bindergehilfe, der sein Metier versteht, die Fässer abklopft, weil bei vielen ein Handgriff genügt, um sie wieder zur Verwendung tauglich zu machen. Ich bitte sich nur vorzustellen, welche multiple Zahl von Fässern notwendig wäre, wenn man damit zum Bindermeister hinfahren sollte, und welchen Fuhrwerkspark die Brauerei unterhalten müßte.

Dieses eine Beispiel möge genügen. Ich möchte bitten, daß wir den § 37 im Sinne einer Entscheidung der Bezirkshauptmannschaft Kremsier, die mir ganz präzis erscheint, abändern oder ergänzen.

Die Bezirkshauptmannschaft Kremsier hat in einem Falle im Sinne der Ausführungen, die ich jetzt hier vorbringe, entschieden. Im § 37 der Gewerbeordnung heißt es: „Jeder Gewerbetreibende hat das Recht, alle zur vollkommenen Herstellung seiner Erzeugnisse nötigen Arbeiten zu vereinigen und die hiezu erforderlichen Hilfsarbeiter auch anderer Gewerbe zu halten." Die Bezirkshauptmannschaft Kremsier hat nun in ihrer Entscheidung erklärt: „Diese Bestimmung gilt für alle Arbeiter, durch deren Arbeit die vollkommene Herstellung des Erzeugnisses ermöglicht wird, und nicht bloß für jene Arbeiter, die bei der Erzeugung des betreffenden Artikels" (es handelte sich hiebei um Zucker und Kisten) „direkt und unmittelbar beteiligt sind."

Das ist der einzig richtige Standpunkt. Was kann uns eingewendet werden? Wir sollen keine handwerksmäßigen Gewerbe betreiben. Das Gewerbemäßige besteht doch darin, daß man an diesen Hilfsarbeiten auch einen Gewinn erzielen will; diese Hilfsarbeiten aber leiste ich ja nicht, um ihre Produkte zu verkaufen, sondern um mein eigenes Produkt vollständig herstellen zu können. In diesem Sinne ist auch

Digitized by Google

die Bestimmung früher stets aufgefaßt worden. Bis zum Jahre 1895 ist vom Ministerium des Innern immer in diesem Sinne entschieden worden. Im Jahre 1895 ist aus Umständen, die mir nicht bekannt sind, bei einem Falle in Prag eine Verwaltungsgerichtshofentscheidung erfolgt, derzufolge seither ganz anders und im negativen Sinne entschieden wird.

Wir haben jüngst sehr viele Aufsätze von Herren gelesen, die aus Amerika zurückgekommen sind und über die Entwicklung der dortigen Industrie geschrieben haben. Wenn ich lese, in welchem Umfange dort Hilfsindustrien in den einzelnen Fabriken bestehen, so schäme ich mich eigentlich zu sagen, daß in Österreich eine Praxis herrscht, nach der uns nicht gestattet wird, die notwendigen Hilfsarbeiten in unseren eigenen Fabriksetablissements auszuführen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Handelskammerpräsident Ritter v. **Kink**: Ich bin der Meinung, daß der Industrierat seiner Aufgabe dann am allerbesten nachkommt, wenn er sich streng als egoistische Interessenvertretung der Industrie auffaßt *(Zustimmung)*, sich also gar nicht den Kopf darüber zerbricht, eventuell andere Interessen auch mit zu vertreten oder als Form für andere Interessen sich zu geben. In dieser Frage handelt es sich darum, daß die Industrie alle jene Nebenarbeiten auch gewerblichen Charakters ohne jede Einschränkung besorgen darf, welche zur vollkommenen Herstellung, also Verpackung, Adjustierung ꝛc. der Fabrikserzeugnisse als solcher erforderlich sind. Ausgeschlossen aber ist es, daß sie Nebenprodukte erzeugt, um sie als solche zu verkaufen. Diese Aufgabe haben wir nicht.

Wenn ich mir nun diese Interessen gegenwärtig halte, so muß ich mich fragen: Hat denn die Industrie die Aufgabe, in diesen Nebenbetrieben auch Lehrlinge zu züchten, Gehilfen für den Befähigungsnachweis vorzubereiten u. s. w.? Da komme ich zu dem Schlusse: Nein, das ist nicht unsere Sache. Ich glaube, wir haben im Gegenteil die Aufgabe, die Interessengegensätze, welche zwischen Gewerbe und Industrie bestehen, möglichst zu verringern, nicht aber sie durch Ansprüche, ich möchte sagen theoretischer Natur, die über den Rahmen unserer Bedürfnisse hinausgehen, noch zu steigern. Wenn ich ein Beispiel anführen darf: ich bin Papierfabrikant und habe Schlosser, Tischler, Binder, Anstreicher in meinem Betriebe. Habe ich ein Interesse daran, daß der Arbeiter, der als jugendlicher Arbeiter eintritt und ein paar Jahre dort ist, dann als volljähriger Arbeiter diese Beschäftigung ausübt, daß er von mir austritt und sagt: jetzt gehe ich in die nächste Ortschaft und etabliere mich dort als Schlosser, als Tischler u. s. w.? Dieses Interesse habe ich nicht, ich schädige aber, wenn ich ihm diese Möglichkeit biete, die Gewerbetreibenden der Ortschaft in außergewöhnlicher Weise, und ich weiß nicht, warum ich es tun soll. Ich mache mir die Leute zu Feinden und habe nichts davon. Wenn wir hier Arbeiter wären, so würden wir vielleicht anders sprechen. Der Arbeiter hat vielleicht ein Interesse daran, wenn er drei, vier Jahre als Gehilfe auf solche Weise in einer Fabrik gearbeitet hat, dann austreten und sagen zu können: morgen fange ich mein Gewerbe an. Aber unser Interesse ist es nicht. Wir haben nur ein Interesse daran, daß er die Arbeit, die er dort gelernt hat, dann auch als volljähriger, erwachsener Arbeiter in dem Fabriksbetriebe verrichtet. Wir werden auch dafür sorgen, daß er dabei ein entsprechendes Fortkommen findet. Aber gewerbeschädliche Elemente zu züchten, welche die Konkurrenz steigern, das geht über unsere nackte Interessenvertretung hinaus. Und deshalb stimme ich in diesem Punkte mit der Ansicht des Herrn Direktors Glaser vollkommen überein, daß Vorsorge dafür getroffen werden muß, daß wir unsere Nebenbetriebe, soweit sie zur Herstellung unserer Produkte erforderlich sind, ganz ungestört betreiben können. Ich glaube aber nicht, daß wir so weit gehen können, Lehrlingen oder Gehilfen für den Befähigungsnachweis vollkommen äquiparierend mit jenen im handwerksmäßigen Gewerbe auszubildenden Zeugnisse mit gleicher Wirksamkeit auszustellen. Ich schließe mich demgemäß den Ausführungen des Herrn Sektionschefs Dr. Hasenöhrl an und bin auch der Ansicht, daß die Anträge des Herrn Referenten, die glaube ich, wohl als Konzession gemeint sind, in der Praxis sehr schwer durchzuführen sein werden.

Sektionsrat Dr. **Müller**: Ich glaube, doch darauf aufmerksam machen zu dürfen, daß wir in der Debatte, wenn wir zu einem wirksamen Erfolge kommen sollen, zwei Gesichtspunkte genau scheiden müssen, einmal den des formellen Befähigungsnachweises, der ex professo in § 14 behandelt wird, und dann den davon ganz verschiedenen Gesichtspunkt des Gewerbeumfanges nach § 37. Bei der Besprechung des uns jetzt vorliegenden § 14 ist ein kleiner Lapsus schon unterlaufen, indem wir vom Alinea 2 in das Alinea 8 hinübergeglitten sind. Ich glaube, daß die ganzen Weiterungen darauf zurückzuführen sind, daß die Debatte zum Schlusse auf dieses dem § 14 fremde Gebiet hinübergelangt ist. Dem Herrn Sektionschef Dr. Hasenöhrl lag es vollkommen ferne, zu behaupten, daß die Großbetriebe nicht berechtigt wären, Hilfsarbeiter anderer Gewerbe zu verwenden, soweit diese Verwendung durch die Norm des § 37, die eine sehr weite, alles umfassende ist, gedeckt ist. Er hat nur das Moment der formellen Darlegung des Befähigungsnachweises im Auge gehabt.

Wenn ich mich nun mit den einzelnen markanten Momenten des § 14 mit Rücksicht auf das Referat des Herrn Abgeordneten Kitschelt befassen darf, so möchte ich zunächst erwähnen, daß die Norm des Alineas 2, welche von der Beschäftigung in einem dem betreffenden Gewerbe analogen Fabriksbetriebe spricht, unverändert aus dem Gesetze vom Jahre 1883 herübergenommen worden ist. Es wäre dies auch kein

Digitized by Google

Umstand, der die Herren in diesem Kreise nötigen würde, auf eine Änderung zu dringen. Eine Änderung ist immer etwas Unsicheres, man ist des Endeffekts nie sicher, und ich gestatte mir hervorzuheben, daß zum Beispiel die reichsdeutsche Gewerbeordnung im § 129 eine viel strengere Fassung hat. Dort heißt es: Die Zurücklegung der Lehrzeit kann auch in einem dem Gewerbe angehörigen Großbetriebe erfolgen. Von „Analogie" ist hier keine Rede mehr.

Wenn Sie dieses Alinea des § 14 genau lesen, werden Sie die Feinheit des Unterschiedes nicht übersehen können, daß von der Arbeit in einem dem Gewerbe analogen Fabriksbetriebe nur bei den Gehilfen die Rede ist, nicht aber bei den Lehrlingen. Das läßt doch der Interpretation einen sehr weiten Spielraum im Sinne der Interessen, welche die Herren vertreten. Ich glaube, es wäre vom Standpunkt der Industrie wohl das Zweckmäßigste, die Fassung des Gesetzes unverändert beizubehalten.

Das Alinea 8, auf welches wir erst später zu sprechen kommen werden, betrifft ganz andere Faktoren, die eigentlich außerhalb des Bodens des Gewerberechtes stehen: die Betriebe des Staates und anderer öffentlicher Unternehmungen, besonders die Hilfsanstalten der Eisenbahnen. Hier kann die Motivierung auf den § 37 hinübergreifen. Ich behalte mir aber vor, bei Besprechung dieses Abiatzes die hier in Betracht kommenden Momente aufzugreifen.

Mitglied **Ulbricht**: Ich glaube, der Herr Präsident v. Kink hat den Nagel auf den Kopf getroffen. Als Vertreter des Kleingewerbes wollte ich schon früher betonen, daß ich mich an der Debatte über diesen Punkt nicht beteilige; die Ursachen haben Sie schon seinerzeit in der Plenarsitzung gehört. Nachdem dieser Gegenstand aber doch an sich für das Gewerbe von so hoher Bedeutung ist, kann ich nicht umhin, einige Worte zu sprechen.

Die Züchtung von Lehrlingen ist keine gute Sache und auch die Industrie hat davon wirklich gar keinen Nutzen. Ich bin aus einer sehr intensiv industriellen Gegend und habe mich in verschiedenen Fabriksbetrieben umgesehen. Ich weiß sehr genau, daß die Fabrikanten nur gute Arbeiter brauchen können, um ihre Maschinen zu reparieren.

Es würde also für die Industrie in der Tat gar kein großer Gewinn sein, wenn sie die Züchtung von Lehrlingen übernehmen würde, in einer Zeit, wo das Gewerbe für sich die möglichste Einschränkung anstrebt. Es ist ein ziemlich alter Zwist, der zwischen Gewerbe und Industrie wegen solcher Dinge heraufbeschworen worden ist, wegen deren es absolut unnötig war, einen Streit zu entfachen. Wenn aber auch die Industrie oder der Industrierat für sich selbst noch so egoistisch denkt, so hat er es doch nicht nötig, eine solche Kluft zu erweitern und den Zwist zwischen diesen beiden zusammengehörigen Ständen immer größer zu machen bei Dingen, die an sich der Industrie nicht nützen. Schulter an Schulter haben wir bisher in allen Beziehungen mit der Industrie gestanden. Warum das ändern?

Ich bitte Sie also, im Interesse des Gewerbes der Ansicht des Herrn v. Kink zuzustimmen und die Züchtung von Lehrlingen in solchen Reparaturwerkstätten der Industrie zu unterlassen. Was nichts nützt, kann auch unterlassen werden.

Mitglied **Schmidt**: Ich erlaube mir nochmals auf dasjenige zurückzugreifen, was Herr v. Kink erwähnt hat. Gewiß jeder Industrielle hat das Recht, in ganz egoistischem Sinne zu handeln. Dazu gehört aber auch, daß er den Arbeitern seines Unternehmens und ihren Familien helfend zur Seite steht. Er muß große Schulen erhalten: ich erhalte eine Schule für 400 Kinder. Bei der Holzindustrie zum Beispiel, wo große physische Kräfte erfordert werden, um gleich einen ordentlichen Verdienst erzielen zu können, kann man Kinder mit 13, 14 Jahren, wie sie die Schule verlassen, nicht verwenden. Es drängt sich alles dazu, irgend ein Gewerbe zu erlernen. Beim Großbetrieb hat man aus allen Berufsarten des Gewerbes die nötigen Handwerksleute, insbesondere aber für die Reparaturwerkstätten.

Ich leugne gar nicht, ich habe fortwährend 15 bis 20 Jungen. Bei einem Eisenbahnpark von etwa 300 Wagen sammelt sich alles Mögliche. Ich will nur namentlich hervorheben, wie wichtig es ist, daß man den Kindern Gelegenheit gibt, etwas zu erlernen, das ihnen später die Möglichkeit gibt, selbständig zu werden.

Ich habe eine sehr große Auswanderung. Zumeist gehen die, die in irgend einem Gewerbe etwas gelernt haben, nach Amerika. Es geht ihnen dort glänzend. Sie haben sich an eine Arbeitszeit gewöhnt und machen wieder anderen Platz. Ich kann ihnen deshalb nicht im Wege stehen und unterstütze sie sogar dabei. Was soll nun mit den Jungen geschehen, die immer überwacht werden. Sie bringen ihre dreijährige Lehrzeit dort zu, werden dort wie überall freigesprochen, haben alles gelernt, was sie in ihrem Berufe erlernen konnten. Denn es kommen ja alle Arten Arbeiten vor. Sie sind doch nicht Parias, daß sie nicht in die Lage kommen sollen, ihre Lehrzeit mit einem Lehrzeugnis abzuschließen. Sie müssen doch vorwärts kommen können. Ich erlaube mir an den Herrn Sektionschef die Frage, wie solche Burschen als Gehilfen freigesprochen werden, respektive in ihrem Berufe weiter arbeiten können.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schefftel**: Ich komme zunächst auf den Antrag des Herrn Referenten, bezüglich der analogen Verwendung. Ich möchte mir die Frage erlauben, wie wird sich die Industrie jene Hilfsarbeiter, die ihre Lehrlingszeit in anderen Werkstätten zurück-

Digitized by Google

gelegt haben und als Gehilfen in ein industrielles Etablissement eintreten, schaffen können, um die Nebenbetriebe zu führen, wenn diesen Leuten die Zeit, die sie im Fabriksetablissement in analogen Gewerben zubringen, nicht in die Verwendungszeit eingerechnet wird? Wir müßten ja lauter Leute nehmen, die mindestens jene gesetzmäßige Zeit in einem anderen handwerksmäßigen Betriebe bereits absolviert haben. Wir könnten also in der Auswahl unserer Leute nicht mehr so frei verfügen wie jetzt, sondern müßten immer erst fragen: Hat er bereits vier Jahre als Gehilfe gedient? Denn bei mir verliert er diese Zeit, wenn er als Gehilfe arbeitet, vollkommen. Mithin finde ich aus diesem Grunde, daß der Industrie hier große Härten auferlegt werden würden, wenn sie diese Nebenbetriebe überhaupt führen will. Es ist erörtert worden, wie notwendig und unerläßlich sie sind, und ich konstatiere die Tatsache: Wir brauchen solche Leute und es muß ihnen deshalb möglich sein, die Zeit, die sie in unserem Betriebe gearbeitet haben, in einem ihrer Lehrzeit analogen Betriebe, der bei uns Neben- oder Hilfsbetrieb ist, eingerechnet zu erhalten, und das ist der Antrag des Referenten. Nachdem sich aber sogar gegen diesen Antrag des Referenten, wie ich mit Verwunderung konstatiere, der Herr Kammerpräsident ausgesprochen hat, muß ich mir erlauben, die gegenteilige Ansicht wieder vorzubringen und die Wichtigkeit dieses Antrages zu betonen und ihn zu unterstützen. Ich bedaure es außerordentlich, von der leitenden Stelle des Handelsamtes in Bezug auf die Gewerbepolitik gehört zu haben, daß selbst dieser bescheidenen, für uns nach meiner Auffassung ganz unerläßlichen Bedingung ein Gegengewicht geboten werden soll, und daß der Herr Sektionschef daran zweifelt, ob gerade das legislative Kraft erlangen könnte. Ich möchte sehr bitten, daß sich die Regierung den Bedürfnissen der Industrie anschließe und mindestens das, was der Herr Referent in seinem Antrage ausgesprochen hat und von dessen Annahme ich überzeugt bin, daß sich die Regierung mindestens diese Anschauung zu eigen mache und in dem weiteren Kampfe, der sich bei der Gewerbeordnung leider vielleicht viel heftiger entwickeln wird wie auf vielen anderen Gebieten der Gesetzgebung — ich sage leider — die Stellung des Industrierates für sich adoptiere.

Die zweite Frage ist die Lehrlingsfrage. Hier liegt gewiß Grund vor, um eine eventuelle Einschränkung geltend zu machen. Nicht alle Betriebe sind so groß ausgestattet wie jene, von welchen uns Herr Schmidt erzählt hat. Dort würde es allerdings eine große Härte sein, wenn die jungen Leute, welche jene Fähigkeiten erlangt haben, die sie befähigen würden, den Gehilfenstand zu erreichen, davon ausgeschlossen wären und es ist traurig, daß sie in Konsequenz davon zur Auswanderung schreiten. Das Traurige ist aber darin zu suchen, daß bei uns in Österreich überhaupt ein Befähigungsnachweis existiert, eines der unglücklichsten Gesetze der Periode der letzten 15 Jahre und daß wir damit zu rechnen haben, uns also darüber nicht hinwegsetzen können. Denn die Einwendungen, die von anderer Seite gemacht werden, daß solche Betriebe in den meisten Fällen nur einseitiger Art sind und die Vielfältigkeit, die sich der Lehrling in einem handwerksmäßigen Betriebe aneignen könnte, ihm hier nicht beigebracht werden könne, sind zum mindesten in der Theorie der Beachtung wert. Wie Ausnahmen zu schaffen wären, ist eine Sache, die noch immer einer weiteren Erwägung wert sein würde, gerade im Hinblicke auf die Vielgestaltung des Etablissements, welches von Herrn Schmidt geleitet wird.

Wenn wir zum heutigen Beratungsgegenstande zurückkehren, möchte ich bitten, um über diesen Paragraphen hinwegzukommen, daß sich die Herren mit der Anschauung des Herren Referenten konformieren. Denn die Verwendung in analogen Betrieben und die Einrechnung der darin zugebrachten Zeit in die vom Gesetze geforderte Ausübungszeit erachte ich für unsere Betriebe ganz unerläßlich und glaube kaum auf Widerstand seitens der Mitglieder des Industrierates zu stoßen, nachdem wir wirklich hier unsere Interessen zu vertreten haben und dies mit der Züchtung von Lehrlingen und Meistern nichts zu tun hat. Wenn ein ausgedienter Lehrling, der bereits den Gehilfenstand erreicht hat, bei uns arbeitet, muß ihm die Zeit eingerechnet werden, denn der Mann ist bereits Gehilfe und müßte sonst wo anders vier Jahre arbeiten. Zuerst kommt aber hier die Notwendigkeit in Betracht, die die Industrie für sich in Anspruch nehmen muß, solche vorgebildete Leute und Hilfsarbeiter in ihren Nebenbetrieben anstellen zu können. Ich bitte, dem Antrage des Herrn Referenten die Zustimmung zu erteilen.

Über die Lehrlingszüchterei werde ich nicht weiter sprechen. Darüber können zwei Ansichten bestehen und es ist momentan nicht notwendig, daß wir diese Frage erschöpfen.

Sektionschef Graf **Auersperg**: Ich möchte an das anknüpfen, was Herr Direktor Glaser hervorgehoben hat, in welchem Umfange in Amerika Hilfs- und Nebenbetriebe bestehen. Das trifft nicht nur für Amerika zu. Soweit mir die industrielle Gesetzgebung bekannt ist, ist es auch in Deutschland jedem Gewerbetreibenden selbstverständlich freigestellt, sich selbst zu bedienen; es handelt sich nur darum, daß er die Sachen, die für seinen Betrieb notwendig sind, selbst in stand hält und anfertigt. Auch in Österreich hat dieser Grundsatz immer bestanden.

Sogar in Zeiten, wo ein starker Zunftzwang bestand, ist wiederholt in Hofdekreten und Spezialentscheidungen ausgesprochen worden, daß dem Gewerbsmanne das Recht der Selbstbedienung nicht abgesprochen werden könne, ein Gedanke, der auch in der Gewerbeordnung vom Jahre 1859 Ausdruck gefunden hat.

Daß die Gewerbeordnung im Kundmachungspatente ihren Wirkungskreis ausdrücklich auf die

Gewerbe selbst beschränkt hat, habe ich jederzeit so aufgefaßt, daß sie nur auf das Finalprodukt abzielt und daß die Vorschriften der Gewerbeordnung nur auf das Finalprodukt Anwendung finden, nicht aber, wenn sich der Gewerbetreibende selbst bedient und seine Werkzeuge, Transportmittel und dergleichen herstellt und in stand hält. Diese Judikatur hat auch bis zum Jahre 1895 unangefochten Platz gegriffen.

Im Jahre 1895 ist der Verwaltungsgerichtshof zu der Entscheidung gekommen, daß das Recht der Selbstbedienung für alle Leute gelte, nicht aber für den Gewerbsmann. Es sind wiederholt Fragen aufgetaucht, ob Landwirte das Recht der Selbstbedienung haben, ob zum Beispiel ein Gärtner sich die Gärtnerkübel selbst machen darf. Der Verwaltungsgerichtshof hat ja gesagt.

Ich sehe den Unterschied nicht ein, warum jemandem, der nicht Gewerbetreibender ist, das Recht der Sebstbedienung zugesprochen, dem Gewerbetreibenden aber versagt wird. Das ist keine industrielle Frage, das ist eine Frage des Gewerbes überhaupt. Gerade in der letzten Zeit häufen sich die Steitigkeiten nicht so sehr bei der Industrie als vielmehr im Kleingewerbe selbst. Auch der Kleingewerbetreibende ist bemüßigt, wenn ihm ein Werkzeug bricht, es sich selbst zu machen und es ist ein unangenehmer Fall, wenn Divergenzen in den Anschauungen zweier Genossenschaften hervortreten. Vom Standpunkte des Ministeriums des Innern besteht nur der Wunsch, daß Klarheit herrsche, während heute völlige Unklarheit herrscht und die ganze Angelegenheit auf schwankender Basis steht. Wir sind noch immer der Ansicht, daß die Vorschriften der Gewerbeordnung den Hilfsbetrieb nicht treffen, während der Verwaltungsgerichtshof den entgegengesetzten Standpunkt vertritt.

Ich möchte die Herren bitten, daß Sie Ihr Gutachten in dem Sinne abgeben, ob Sie dafür sind, daß das Recht, sich selbst zu bedienen, wie es jeder Private, wie es die Eisenbahnen, der Landwirt in ihren Hilfsbetrieben besitzen, auch den Gewerbetreibenden ausdrücklich — entgegen der Anschauung des Verwaltungsgerichtshofes — zugesprochen werden soll.

Im Verwaltungsgerichtshof bestehen eben verschiedene Senate; der Gewerbesenat hat den Standpunkt vertreten, daß auch der Hilfsbetrieb ein Gewerbe sei. Ganz anders haben der Unfall- und der Steuersenat entschieden.

So hat zum Beispiel die Steuerbehörde eine Brauerei gezwungen, ihr Einkommen aus der Erzeugung von Fässern zu fatieren und hat sie dafür besteuert. Die Brauerei ist an den Verwaltungsgerichtshof gegangen, der entschieden hat, daß es kein Gewerbe sei und eine Gewerbesteuer daher nicht bezahlt werden müsse; es ist ein Hilfsbetrieb, der nicht auf Gewinn abzielt. Ebenso hat der Unfallsenat in einer Unfallsangelegenheit — es handelte sich um eine Handelsfirma, die sich einige Fuhrwerke hält, um ihren Kunden die Waren zuzuführen — ausgesprochen, das ist kein unfallversicherungspflichtiger Betrieb, das ist ein Transportmittel, dessen der Betreffende sich bedient und dieser Hilfsbetrieb ist nicht in die Unfallversicherung einzubeziehen.

Die Konsequenzen sind sehr bedauerliche. Ich möchte speziell auf den Herrn Referenten hinweisen, weil er vom Fuhrwerksbetrieb gesprochen hat: er führt auch Waren mit seinem Wagen herum, auf dem seine Firma als Aufschrift steht. Ich bin neulich einem solchen Wagen begegnet. *(Heiterkeit.)* Der Herr Referent, der nicht sehr geneigt ist, diese Konzession zu machen, macht sich selbst einer Übertretung der Gewerbeordnung schuldig *(Heiterkeit)*; er betreibt das Fuhrwerksgewerbe. Es handelt sich eben gewerberechtlich um die Frage, ob Sie Wagen halten können, um Ihre Waren der Kundschaft zuzuführen oder ob Sie das Fuhrwerksgewerbe speziell anzumelden haben.

Ich glaube also, die Debatte hätte sich in folgenden Richtungen zu bewegen. Die Herren mögen zuerst darüber schlüssig werden, soll den Gewerbeunternehmungen — nicht der Industrie allein, sondern allen — das Recht der Selbstbedienung zugesprochen werden? Ist diese Frage bejaht, so ergibt sich erst die zweite Frage, soll den Gehilfen die Zeit, die sie in diesen Hilfsbetrieben beschäftigt waren, zur Erbringung des Befähigungsnachweises angerechnet werden? Und drittens sollen diese Hilfsbetriebe auch berechtigt sein, Lehrlinge zu halten? Ich will über dieses Thema nicht sprechen, es ist Sache der Herren, welche die Betriebe genau kennen, darüber zu beschließen, aber diese drei Voten würden wir uns erbitten, weil sie für die legislative Behandlung der Materie von großer Wichtigkeit sind. *(Beifall.)*

Ministerialrat Dr. **Brosche**: Ich möchte nur konstatieren, daß, wie ich glaube, die Absicht des Herrn Direktors Glaser sich vollständig mit dem deckt, was Herr Sektionschef Graf Auersperg ausgeführt hat, daß aber sein Antrag, wie er ihn formuliert hat, diese Absicht, wie ich glaube, nicht zu vollständig klarem Ausdruck bringt. Denn der ganze Streit, um den es sich handelt, beruht auf den Worten des § 37 „alle zur vollkommenen Herstellung seiner Erzeugnisse nötigen Arbeiten". Der Verwaltungsgerichtshof hat gesagt: eine Brauerei, welche ihre Fässer selbst repariert oder herstellt, stellt nicht ihre eigentlichen Erzeugnisse her. Nur in diesen Worten liegt das, was Ihrer Absicht zuwiderläuft; diese Absicht würde aber durch die vorliegende Formulierung des Antrages, glaube ich, nicht realisiert werden, die Formulierung kann also vielleicht vorbehalten werden, nachdem ja Ihre Tendenz und Absicht durch die Ausführungen des Herrn Sektionschefs vollständig klargestellt ist.

Digitized by Google

Mitglied Dr. **Frieß**: Ich glaube, die Ausführungen des Herrn Sektionschefs Grafen Auersberg haben so ziemlich den Kern getroffen. Es handelt sich tatsächlich um die genannten drei Fragen, zunächst also um die Frage: Dürfen alle Gewerbetreibenden und Industriellen alle Arbeiten vornehmen, die sie, sei es zur Herstellung ihrer Erzeugnisse, sei es zum Betriebe ihrer Erzeugungsstätte oder zum Vertriebe ihrer Erzeugnisse benötigen? Ich glaube, um die genaue Formulierung des § 37 brauchen wir uns weiter nicht zu kümmern. Es ist auch sehr schwer, einen derartigen Paragraphen in einer solchen Versammlung zu formulieren. Es genügt ja, wenn wir heute unsere Ansicht der Regierung bekanntgeben, wenn wir ihr mitteilen, was wir für ersprießlich, für nützlich, für notwendig halten. Und ich glaube, wir sollen nicht nur hier, sondern bei allen auftauchenden Fragen unserer Ansicht ganz offen und ohne Rücksicht auf andere Personen, tatsächlich nur, wie Herr v. Kink richtig gesagt hat, als egoistische Interessenvertretung der Regierung bekanntgeben. Ich würde noch hinzufügen, auch ohne Rücksicht darauf, ob diese Ansicht momentan Aussicht auf Erfolg hat oder nicht. Nichts ist schädlicher, als wenn wir aus Opportunitätsrücksichten etwas aussprechen, was nicht unsere Überzeugung ist. Manches, was wir aussprechen, wird ja heute vielleicht nicht durchführbar sein, aber es wird vielleicht ein Samenkorn bilden, aus dem später vielleicht eine ersprießlichere Ausgestaltung der Gesetze hervorgehen wird.

Das Recht der Selbstbedienung ist unser aller Ansicht nach für die Industrie und das Gewerbe unbedingt notwendig. Es ist seit jeher ein Schlagwort im guten Sinne, daß wir das Bestreben nach Exportförderung haben müssen. Wir können aber nicht exportfähig sein, wenn wir uns selbst in einer Weise beschränken, in der die Staaten, mit denen wir konkurrieren sollen, nicht beschränkt sind. Es wurde heute das Beispiel Amerikas angeführt. Herr Graf Auersperg hat erwähnt, daß in Deutschland dasselbe der Fall ist, daß da tatsächlich die Betriebe ihre Bedürfnisse in weitestem Maße selbst befriedigen. Wenn wir daran gehindert sind, sind wir einfach auf dem Weltmarkte nicht konkurrenzfähig: wir können vielleicht im Inlande uns gegenseitig zerfleischen, aber mit dem Auslande zu konkurrieren ist uns unmöglich.

Deshalb muß der § 37 entsprechend geändert werden, und zwar dahin, daß das Recht der Selbstbedienung authentisch festgestellt wird, so daß wir nicht divergierende Entscheidungen bekommen und vor allem nicht genötigt sind, jeden Moment gegen Entscheidungen zu rekurrieren. Täuschen wir uns nicht: Wenn wir auch schließlich Recht bekommen, so ist es für den Industriellen doch sehr peinlich und unangenehm, wenn er fortwährend rekurrieren muß, fortwährend durch Anfragen der Behörden, warum er Hilfsarbeiter hält ꝛc. — entschuldigen sie den Ausdruck — molestiert wird. Der Industrielle hat anderes zu tun, als fortwährend Konferenzen mit seinem Advokaten abzuhalten.

Die zweite Frage betrifft die Gehilfen. Es handelt sich nicht darum, daß die Industriellen Lehrlinge züchten wollen, aber, wie schon hervorgehoben wurde: woher sollen wir die Hilfsarbeiter nehmen? Entweder wir nehmen Leute, die bereits als Lehrlinge und Gehilfen gearbeitet haben, denen wir aber nicht in der Lage sind zuzugestehen, daß die bei uns zugebrachte Zeit ihnen in die Lehrlings- beziehungsweise Gehilfenzeit eingerechnet wird, oder wir nehmen Leute, die absolut keine Ambition, kein Bestreben haben, einmal selbständig zu werden. Das muß aber jeder bessere Arbeiter haben. Derjenige, der nicht das Bestreben hat, vorwärts zu kommen, ist überhaupt nichts wert. Ich will damit nicht sagen, daß er später als selbständiger Meister sich etablieren muß. Im Gegenteil: Tüchtige Leute, die in Fabriksbetrieben tätig sind, stehen sich ja meist besser als kleine Meister auf dem Lande. Er wird also die Fabrik wahrscheinlich nicht verlassen und nicht aufs Land gehen. Es handelt sich aber, wie Herr Schmidt hervorgehoben hat, hauptsächlich um die Verhältnisse auf dem Lande. Da sind verschiedene Professionisten, Schlosser, Schmiede, Tischler, die Familien, die Kinder haben. Was sollen sie mit den Kindern anfangen? Sie haben doch das Bestreben, die Kinder zu etwas Besserem zu machen, sie wirklich auszubilden, damit sie sich einmal bei einem anderen Betrieb entweder selbständig machen oder ihr Unterkommen finden können. Das können sie nur, wenn sie in der Fabrik selbst als jugendliche Hilfsarbeiter in den betreffenden Nebenbetrieben angestellt werden und wenn ihnen die daselbst zugebrachte Zeit als Lehrzeit, als Gehilfenzeit angerechnet wird. Denn die Kinder aus dem Hause zu geben, dazu reichen ja die Mittel der Leute nicht. Der Betreffende kann seinen Buben nicht in irgend eine Stadt in die Lehre geben und bei den ganz kleinen Gewerbetreibenden auf dem Lande lernen die Kinder absolut nicht so viel wie beim Großbetrieb.

Es wurde wohl erwähnt: es sind nicht alle Hilfsbetriebe derart, wie die von Herrn Schmidt geschilderten. Das gebe ich zu, aber kann irgend jemand behaupten, daß bei allen Gewerbetreibenden die Verhältnisse so sind, daß die Lehrlinge oder Gehilfen tatsächlich die vollständige Ausbildung erhalten? Ausnahmen gibt es überall.

Ich würde daher vorschlagen, daß § 37 in dem besprochenen Sinne abgeändert, daß Absatz 2 des § 14 im Sinne des Referentenantrages angenommen und daß im Absatz 8 des § 14 die Verwendung in industriellen Betrieben der Verwendung in den Anstalten des Staates, der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen gleichgestellt werde.

Mitglied **Glaser**: Ich möchte nur zur Ergänzung der Ausführungen des Herrn Sektionschefs Grafen

Digitized by Google

Auersperg hinzufügen, daß der von ihm erwähnte Fall leider unsere Firma angegangen hat. Ich würde es nicht erzählen, wenn ich nicht annehmen müßte, daß es die Herren doch interessieren dürfte. Eines schönen Tages erhielten wir einen Zahlungsauftrag über 9600 K für unbefugten Betrieb des Bindergewerbes für 29 Jahre. *(Heiterkeit.)*

Unsere Firma besteht allerdings seit 54 Jahren: nachdem aber das, was vor 30 Jahren geschehen ist, verjährt ist *(Heiterkeit)*, so bezog sich der Zahlungsauftrag nur auf 29 Jahre. Unsere Firma war in der glücklichen Lage, an alle Instanzen bis zum Verwaltungsgerichtshof gehen zu können. Der Verwaltungsgerichtshof hat uns selbstverständlich diese Steuer abgeschrieben oder vielmehr gutgeschrieben. Die Zinsen haben wir allerdings nicht zurückbekommen *(Heiterkeit)*, damals hat eine solche Judikatur noch nicht bestanden.

Mitglied **Schmidt**: Auf die Bemerkungen des Herrn Sektionschefs Grafen Auersperg zurückgreifend, welcher forderte, daß wir genau präzisieren möchten, welche Fabriksunternehmungen, welche Gewerbebetriebe berechtigt sein sollen, Arbeiten, soweit sie ihr eigenes Gewerbe notwendig macht, auszuführen, erlaube ich mir, folgenden Satz als Einschaltung zu § 37 vorzuschlagen:

„Allen Fabriks- und Gewerbsunternehmungen ist das Recht eingeräumt, die in ihrem Betriebe vorkommenden Ergänzungen, Reparaturen und Instandhaltungen mit eigenen Hilfskräften ohne Rücksicht darauf, welche gewerblichen Berufsarten dadurch erforderlich sind, ausführen zu lassen."

Ich glaube, das entspricht den Intentionen aller industriellen Vertreter.

Mitglied Freiherr v. **Kubinzky**: Ich habe, bevor der Herr Vorredner seinen Antrag gestellt hat, etwas Ähnliches formuliert. Ich begrüße es mit großer Freude, daß seitens des Herrn Sektionschefs Grafen Auersperg hervorgehoben wurde, daß es sich in erster Reihe darum handelt, Klarheit zu schaffen. Ich begrüße die Erklärung um so mehr, als mir die vielen Unannehmlichkeiten, welchen der österreichische Staatsbürger, nicht bloß die Industrie allein, ausgesetzt ist, teilweise der Unklarheit der Gesetze zu entspringen scheinen.

Derartige Unklarheiten enthält der § 37, und der unmittelbare Herr Vorredner hat dieser Unklarheit Ausdruck gegeben respektive eine Remedur verlangt. Ich habe mir erlaubt, schon früher eine derartige Abänderung zu formulieren, weil ich von der Ansicht ausgehe, daß der § 37 in seiner jetzigen Form ungemein dehnbar ist. Es heißt darin, jeder Gewerbetreibende hat das Recht, alle zur vollkommenen Herstellung seiner Erzeugnisse nötigen Arbeiten zu vereinigen.

Es ist da von vollkommener Herstellung der Erzeugnisse gesprochen und ich glaube annehmen zu können, daß die Haltung von Reparaturwerkstätten, die dazu dienen, um Hilfswerkzeuge in stand zu halten, eigentlich unter diese Textierung des § 37 nicht subsumiert erscheinen und daß es nur ein Gewohnheitsrecht ist, daß solche Werkstätten derartige Raparaturen durchführen. Es ist auch bezüglich einer Herstellung der Erzeugnisse nicht die Klarheit gegeben, ob die Erzeugnisse als solche nur herzustellen sind oder in welchem Zustande diese Erzeugnisse am Schlusse die Produktionsstätte zu verlassen haben. Diese beiden Richtungen sind durch kleine Einschübe zu vereinigen und ich möchte mir den Antrag erlauben, § 37 wie folgt zu formulieren: Jeder Gewerbetreibende hat das Recht, alle zur Erhaltung seiner Einrichtung und zur vollkommen marktfähigen Herstellung seiner Erzeugnisse nötigen Arbeiten zu vereinigen.

Ich glaube, daß damit volle Klarheit geschaffen ist, daß der Gewerbetreibende seine Anlagen in stand erhalten kann, und daß nicht die Ware allein, sondern alles das vom Gewerbetreibenden hergestellt werden darf, was zur Marktfähigkeit der Ware nötig ist, wie Emballage ꝛc. Ich glaube, daß damit der Angelegenheit vollkommen gedient ist und eine große Kompliziertheit der Abänderung des § 37 nicht eintritt. Ich halte dafür, daß eine weitere Motivierung meines Antrages nicht notwendig ist, um denselben zur Diskussion zu stellen.

Bezüglich der Lehrlingsarbeit hat der Herr Vorredner die Sache erschöpfend beleuchtet und ich erlaube mir, mich der Anschauung des Herrn kaiserlichen Rates Scheffel anzuschließen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter Handelskammerpräsident Ritter v. **Kink**: Ich wollte nur vor der Abstimmung, um einem Mißverständnisse vorzubeugen, zur Kenntnis bringen, daß ich mich der Anschauung des Herrn Referenten vollkommen anschließen werde. Ich habe nur die Befürchtung ausgesprochen, daß es nicht gut denkbar und nicht leicht durchführbar sein wird, die Sache, wie es hier gedacht ist, zur Durchführung zu bringen.

Die Herren können es ja versuchen und dagegen ist gewiß nichts einzuwenden. Ich möchte bei diesem Anlasse betonen, daß wir die Formulierung der Paragraphen heute nicht vornehmen können, sondern nur die Grundsätze aussprechen, wie wir uns die Sache denken.

Es wird Sache des Bureaus sein, die § 37 und 14 zu formulieren, und deshalb beantrage ich Schluß der Debatte über die beiden Paragraphen.

Vorsitzender: Sind die Herren für den Antrag auf Schluß der Debatte? *(Nach einer Pause:)* Angenommen.

Es ist kein Redner mehr vorgemerkt, ich erteile dem Herrn Referenten das Schlußwort.

Referent: Ich werde die Sache so kurz wie möglich machen und nur darauf hinweisen, daß die Abänderung des § 14 namentlich jene ist, ob die von den Lehrlingen und Gehilfen in den Hilfsbetrieben eines Großbetriebes zurückgelegte Dienstzeit für den Befähigungsnachweis anzurechnen ist oder nicht. Bezüglich der Lehrlinge genügt es, bei der gegenwärtigen Gesetzgebung zu verbleiben, wonach solche Lehrlinge nicht ein im Sinne des § 14 gültiges Lehrzeugnis erhalten können. Das hat die praktische Bedeutung, daß der Lehrling später als Gehilfe arbeiten und ohne Gehilfenzeugnis kein Gewerbe antreten kann.

Er wird auf Grund der im Hilfsbetriebe zugebrachten Arbeitszeit immer in der Lage sein, um die Dispens für das Lehrzeugnis nachzusuchen. Der Gehilfe aber muß die Aussicht vor sich haben, einmal ein selbständiges Gewerbe zu beginnen. Er muß wissen, daß die Arbeitszeit, die er in solchen Hilfswerkstätten zubringt, zum Befähigungsnachweise genügt.

Das ist nach der jetzigen Gesetzgebung nicht möglich, wenn er in keinem analogen Betriebe ist; denn wenn er als Maschinenschlosser in einer Seidenfabrik bedienstet ist, kann er kein dem § 14 entsprechendes Zeugnis zum Antritte des Schlossergewerbes erhalten. Deshalb ist von mir die „analoge Verwendung" beantragt, was auch im Gutachten der Wiener Handels- und Gewerbekammer zu finden ist. Dort wird dies damit motiviert *(liest)*:

„Diese nach ihrer Absicht zu begrüßende Bestimmung hat aber zufolge ihrer verfehlten Form dahin geführt, daß Personen auf Grund ihrer Verwendung in einem Fabriksbetriebe den Befähigungsnachweis für ein Gewerbe erbringen können, in welchem sie häufig ganz untergeordnete oder auf Hilfsdienstleistungen beschränkte Verrichtungen versehen hatten; zum Beispiel Personen, welche derartige Arbeiten in einer Eisenwarenfabrik verrichtet haben, hinsichtlich des Befähigungsnachweises für das Schlossergewerbe. Dagegen vermögen aber Personen, welche in einem Fabriksbetriebe in umfassender Weise gewerbliche Arbeiten verrichtet haben, die für diesen Fabriksbetrieb jedoch nur als Neben- oder Hilfsarbeiten in Betracht kommen, den Befähigungsnachweis für jenes Gewerbe, in welches ihre bisherige Verwendung im Fabriksbetriebe einschlug, deshalb nicht zu erbringen, weil dieser Fabriksbetrieb selbst bezüglich des von den genannten Personen erstrebten Gewerbes kein analoger ist; zum Beispiel der Fall des Hausschlossers einer Baumwollspinnerei. Diesem ist es nach den geltenden Bestimmungen unmöglich, auf Grund seiner Verwendung als Schlosser in der Baumwollspinnerei den Befähigungsnachweis für das Schlossergewerbe zu erbringen, denn die Schlosserei bildet nicht den Fabriksbetrieb, in dem er in Verwendung war. Der Fabriksbetrieb ist vielmehr die Baumwollspinnerei, diese aber ist dem Schlossergewerbe nicht analog."

Daraus folgt, daß einer zehn Jahre in einem solchen Betriebe arbeiten kann, aber keinen Befähigungsnachweis erhält. In der Praxis mag dies ja freilich anders gewesen sein, indem man Gnade für Recht ergehen ließ, wahrscheinlich haben sich auch die Handelskammern immer dafür ausgesprochen, Gnade für Recht ergehen zu lassen, und auch die Gewerbebehörde mag so vorgegangen sein. Wenn aber das Gesetz geändert wird, soll in dieser Beziehung ein Recht geschaffen werden, und vor allem ist der Industrierat berufen, seine Interessen zu wahren und ich bitte, diesen Antrag anzunehmen.

Bezüglich der Lehrlinge kann es bei der vorliegenden Fassung verbleiben, weil praktische Erwägungen nicht für eine Abänderung sprechen.

Nun kommt die zweite Frage bezüglich der Abänderung des § 37 und da möchte ich darauf hinweisen, daß das, was Herr Direktor Glaser gesagt hat, wohl richtig ist, daß aber in der Praxis ein Ausweg gesucht wurde.

Es besteht nämlich bei allen großen Betrieben die Gepflogenheit, daß sie, nachdem sie diese Dinge nach der gegenwärtigen Gesetzgebung nicht ausführen dürfen, sich einen Mann nehmen, der den Befähigungsnachweis besitzt und der meldet dann seinen Stand in der betreffenden Fabrik an. *(Mitglied Glaser: Das wird nicht angenommen!)*

Ich habe nichts dagegen, wenn bei dieser Frage eine Änderung vorgenommen würde. Das ginge ganz einfach, wenn in den Paragraphen 37 die Worte eingefügt würden: „alle zur vollkommenen Herstellung seiner Erzeugnisse einschließlich der dazu erforderlichen Verpackungsgegenstände". Denn ich glaube, es handelt sich vor allem um die Verpackungsgegenstände. Das wird auch, glaube ich, allen Wünschen genügen, denn darüber hinauszugehen, wird nicht möglich sein, wie dies zum Beispiel der Antrag Kubiňzky bezweckt. Man muß nämlich auch mit der Ausführung eines Baues rechnen und ein Eingriff in ein konzessioniertes Gewerbe kann doch nicht gestattet werden. Die Formulierung bleibt ja vorbehalten und es wird dabei eine entsprechende Grenze gezogen werden.

Der Antrag Schmidt und die anderen Anträge scheinen mir nicht genügend zu sein. Der Antrag Schmidt ist, glaube ich, gegenstandslos, weil das darin Angeführte ohnedies gestattet ist, denn die großen Betriebe können Maschinen reparieren.

Digitized by Goog

Der Antrag Glaser: „Diese Bestimmung gilt für alle Hilfs- und Nebenarbeiten (§ 37), welche für den Betrieb der Unternehmung und den Vertrieb ihrer Waren erforderlich sind" dürfte wohl auch noch näher präzisiert werden und dem Bureau überlassen sein müssen, ebenso der Antrag Kubiňzky, in welchem wohl auch noch die Grenze zu sichern sein wird. Ich bitte nur, den Antrag zum § 14 anzunehmen.

Vorsitzender: Ich möchte die Abstimmung einfach konform der Anregung des Herrn Sektionschef Grafen Auersperg und jener des Herrn Präsidenten v. Kink, die sich ziemlich damit deckt, durchführen, daß zuerst der prinzipielle Beschluß gefaßt werde, daß § 37 eine Änderung im Sinne des Rechtes auf Selbstbedienung erfahre und daß die Formulierung im vollsten Umfange der von der Industrie hier zu Tage gebrachten berechtigten Begehren dem Bureau überlassen bleibe. Sind die Herren hiemit einverstanden? *(Nach einer Pause:)* Einstimmig angenommen.

Es kommen demnach alle Anträge, die sich mit dem § 37 beschäftigen, nicht weiter zur Abstimmung, sondern sie sind nur als wertvolles Material für die Stilisierung zu betrachten. *(Zustimmung.)*

Nun kommt der Antrag des Herrn Referenten zu § 14, Absatz 2, zur Abstimmung. Ich bitte jene Herren, welche für diesen Antrag sind, die Hand zu heben. *(Geschieht.)* Der Antrag ist angenommen.

Es wurde nun noch die Anregung bezüglich des Haltens von Lehrlingen analog den Staatsbahnbetrieben ꝛc. gegeben, wobei allerdings von verschiedenen Seiten, speziell von Herrn v. Kink, darauf hingewiesen wurde, daß dies nicht unbedingt unser Interesse ist; dagegen sind Herr Dr. Frieß und Herr Schmidt sehr warm dafür eingetreten. Ich bringe also die Frage zur Abstimmung, ob es prinzipiell der Industrie gestattet sein soll, derartige Lehrlinge — nicht jugendliche Hilfsarbeiter, diese haben wir eo ipso schon — zu halten. Ich bitte jene Herren, welche für diese Anregung sind, die Hand zu heben. *(Geschieht.)* Mit 18 gegen 11 Stimmen angenommen.

Referent: Im Absatz 7 des § 14 beantragt der Regierungsentwurf, daß solchen Personen, die im Heere, in der Kriegsmarine oder der Landwehr während der Präsenzdienstleistung zu gewerblichen Verrichtungen verwendet werden, die den Gegenstand von handwerksmäßigen Gewerben ausmachen, diese Zeit der Verwendung als Gehilfe in dem betreffenden handwerksmäßigen Gewerbe gleichzuhalten ist. Ich glaube, daß man dafür entschieden auch eintreten kann, weil ja in der Regel dazu doch nur Leute verwendet werden, die das Gewerbe erlernt haben oder schon Gehilfen sind. Doch wird beantragt, einen Schlußsatz hinzuzufügen, wonach solche Zertifikate, welche diesen Personen ausgestellt werden, bei Ansuchen um Dispens von der Beibringung des Lehrzeugnisses nicht berücksichtigt werden sollen. Denn wenn zu solchen Verrichtungen im Heeresdienste Personen herangezogen werden, die das Gewerbe nie gelernt haben, so ist es doch wohl nicht berechtigt, daß ihnen die Zeit, die sie beim Heere zubringen, als Lehrzeit gelten soll. Das ist doch eine zu einseitige Dienstleistung, als daß sie mit der Lehre in einem Gewerbe- oder Fabriksbetrieb gleichgestellt werden könnte. *(Zustimmung.)*

Für den Absatz 11 des § 14 wird in Konsequenz des Antrages zu Absatz 2 folgende Fassung beantragt:

„Die politische Landesbehörde kann nach Anhörung der vorerwähnten Korporationen auch von der Beibringung des Arbeitszeugnisses absehen, wenn die Verwendung in der vorgeschriebenen Zeitdauer als Gehilfe in dem betreffenden Gewerbe oder wenn eine diesem Gewerbe analoge Verwendung als Gehilfe im Fabriksbetriebe in anderer Art nachgewiesen wird." *(Zustimmung.)*

Für den Absatz 14 des § 14 wird folgende Fassung vorgeschlagen:

„Die unter die Bestimmungen des vorhergehenden Absatzes fallenden Gewerbe sollen nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammern und der betreffenden Genossenschaften in das Gesetz aufgenommen werden. Der Handelsminister wird jedoch ermächtigt, die Liste dieser Gewerbe im Einvernehmen mit dem Minister des Innern nach Anhörung der bezeichneten Körperschaften durch die Einreihung neuentstandener Gewerbe zu ergänzen."

Dieser Absatz handelt nämlich davon, daß die gemeiniglich von Frauen betriebenen handwerksmäßigen Gewerbe, für die der Befähigungsnachweis in anderer als der sonstigen Weise erbracht werden kann, im Verordnungswege bezeichnet werden sollen. Hier wird nun beantragt, daß die Bezeichnung dieser Gewerbe in das Gesetz aufgenommen werden soll. Das ist auch sehr zweckmäßig, weil verschiedene Behörden verschieden entscheiden können und man die Gewerbe, die heute schon gemeiniglich von Frauen betrieben werden, leicht bezeichnen kann. Nur die künftig hinzukommenden Gewerbe kann man heute ins Gesetz nicht aufnehmen, darum wird diesbezüglich der Verordnungsweg vorgesehen. *(Zustimmung.)*

Als Absatz 15 des § 14 schlägt der Regierungsentwurf vor:

„Bei der Anmeldung des Kleidermachergewerbes durch Frauen ist in jedem Falle der Nachweis der ordnungsmäßigen Beendigung des Lehrverhältnisses zu erbringen. Im

Digitized by Google

Verordnungswege kann durch den Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister für Kultus und Unterricht verfügt werden, daß dieser Nachweis durch ein Zeugnis über den mit Erfolg zurückgelegten Besuch bestimmter gewerblicher Unterrichtsanstalten, in welchen eine praktische Unterweisung und fachgemäße Ausbildung im Kleidermachergewerbe erfolgt, ganz oder teilweise ersetzt wird."

Diese Forderung ist doch eine viel zu weitgehende. Frauen werden häufig durch unglückliche Verhältnisse gezwungen, ein Gewerbe zu ergreifen. Man kann von einer Witwe, die für Kinder zu sorgen hat, unmöglich verlangen, daß sie erst zu einem Schneider in die Lehre geht, um das Kleidermachergewerbe zu betreiben. Gewiß ist das eines jener Gewerbe, für welche die Frauen am allermeisten befähigt, in dem sie gewöhnlich auch schon geübt sind. Eine solche Bestimmung wäre eine außerordentliche Härte, die aus sozialen Gründen von unserem Standpunkte gewiß nicht befürwortet werden kann. Es wird daher die Streichung des Absatzes 15 beantragt.

Vorsitzender: Sind die Herren für diesen Antrag? *(Nach einer Pause:)* Angenommen.

Referent: Bei § 14 a wird zu Absatz 1 ein wichtiger Antrag gestellt, wonach dieser Absatz lauten soll:

„Wenn eine offene Handelsgesellschaft ein handwerksmäßiges Gewerbe anmeldet, so hat mindestens ein Gesellschafter den für das betreffende Gewerbe erforderlichen Befähigungsnachweis zu erbringen. Diese Voraussetzung muß bei dem ferneren Betriebe des handwerksmäßigen Gewerbes durch eine offene Handelsgesellschaft mindestens bezüglich eines Gesellschafters jederzeit zutreffen. Zur Erfüllung vorstehender Bestimmung wird, im Falle der Gesellschafter, welcher den Befähigungsnachweis erbracht hat, ausgeschieden ist, eine Frist bis zu sechs Monaten erteilt."

In dem Regierungsentwurfe wird hier weitergegangen. Es wird nämlich verlangt, daß der Gesellschafter, welcher den Befähigungsnachweis besitzt — das war jetzt bei juristischen Personen nicht notwendig — jedesmal auch das Vertretungsrecht besitzen muß. Das ist eine Forderung, die nicht berechtigt ist, denn in der Regel wird die Assoziation zum Betriebe eines Gewerbes nur stattfinden, wenn ein Fachmann und ein Kaufmann zusammengehen. Zwei Schuhmacher werden nicht eine protokollierte Firma bilden. Das wird nur geschehen, wenn die Absicht vorliegt, einen kleinen Betrieb allmählich zu einem größeren auszugestalten. Es ist klar, daß der Fachmann das Vertretungsrecht nicht braucht, während gerade der andere, der den Befähigungsnachweis nicht besitzt, der Kaufmann, ein solches haben muß, weil er nach außen hin Geschäfte schließt.

Eine weitere Verbesserung des Regierungsentwurfes liegt auch darin, daß hier vorgesehen wird, daß, wenn durch das Ausscheiden, zum Beispiel durch den Tod des Gesellschafters, der den Befähigungsnachweis besitzt, dieser Bestimmung nicht mehr Genüge geleistet ist, eine Frist von sechs Monaten erteilt wird, damit doch ein neuer Gesellschafter gefunden werden kann, welcher der Bestimmung genügt.

Im allgemeinen kann man gegen den oft geäußerten Wunsch, daß die juristischen Personen den Befähigungsnachweis auch in gewisser Beziehung erbringen müssen, wohl nichts einwenden. Es wird bemerkt, daß hier eine Umgehung stattfinde, wenn juristischen Personen der Antritt eines handwerksmäßigen Gewerbes ohne jeden Befähigungsnachweis gestattet sei, daß dies gegen den Grundsatz des gleichen Rechtes für alle verstoße. Ich glaube daher, den Antrag, wie er hier gestellt wird, auf das wärmste empfehlen zu können.

Vorsitzender: Ich bitte jene Herren, welche für diesen Antrag sind, die Hand zu erheben. *(Nach einer Pause:)* Angenommen.

Mitglied **Emmert:** Ich möchte mir erlauben, eine Einschaltung zu beantragen.

Es heißt hier, daß von den Genossenschaften Gutachten abgegeben werden sollen. Bei uns in Südtirol liegt das Genossenschaftswesen noch in den Kinderschuhen und in vielen Gewerben bestehen gar keine Genossenschaften.

Ich würde also die Einschaltung vorschlagen: „oder wo solche nicht existieren, von der Handelskammer das Gutachten eingeholt werden kann." Dies wäre in unserem Kronlande sehr notwendig.

Referent: Ich habe gegen diesen Antrag nichts einzuwenden.

Vorsitzender: Ich bringe den Antrag somit zur Abstimmung. *(Nach einer Pause:)* Angenommen.

Referent: Zu § 15 ist kein Antrag gestellt.

Zu § 20, Absatz 1, wird beantragt:

§ 20, Absatz 1, habe zu lauten:

„Zu der Übertragung der im § 16, lit. b, c. d. e. f, aufgezählten Gast- und Schankgewerbe sowie Kaffeeschänken in ein anderes

Digitized by Google

Lokal innerhalb derselben Ortschaft ist zwar keine neue Konzession zu erwerben, jedoch die Genehmigung der Gewerbebehörde einzuholen, welche dabei auf die Eignung des Lokales, in welchem das Gewerbe betrieben werden soll, auf die Straße, Gasse oder den Platz wo das Lokal sich befindet und auf die Tunlichkeit der polizeilichen Überwachung sowie auf das Bedürfnis der Bevölkerung in der näheren Umgebung der neuen Betriebsstätte Rücksicht zu nehmen hat."

Der Antrag enthält eigentlich nur eine stilistische Abänderung. Im Wesen selbst erfüllt er den Wunsch der Schankgewerbetreibenden, welcher auch vollständig berechtigt ist. Denn jetzt kann eine Übertragung des Schankgewerbes ohne Prüfung des lokalen Bedürfnisses stattfinden und die Schankgewerbetreibenden haben eingewendet, daß, wenn jemand in einem Orte ein Gewerbe betreibt, zum Beispiel in einem neuen Stadtteil und sich dort neue Kunden erworben hat und es jetzt sich sofort einer daneben und bringt ihn um die Früchte seines Fleißes, so ist das eine große Härte und deshalb wird die Prüfung des lokalen Bedürfnisses gefordert.

Mitglied **Glaser**: Ich bedauere, hier in entschiedene Opposition gegen den Herrn Referenten treten zu müssen, da ich hier nicht die Interessen der Gewerbetreibenden, sondern der hier tangierten Industrien zu vertreten habe und unserer Brauindustrie würde ein kolossaler Strich durch die Rechnung gemacht werden. Ich glaube aber, daß nicht einmal alle Schankgewerbetreibenden sich für diese Fassung aussprechen können, weil es sich nur darum handelt, hier einige erbgesessene Schankgewerbetreibende in ihrem Betriebe zu unterstützen. Es scheint nicht genügend Rücksicht darauf genommen zu sein, welch ein wesentlicher Unterschied eigentlich darin besteht, ob bei einer solchen Konzession bloß eine Übersiedlung ein und desselben Konzessionsinhabers stattfindet oder ob die Konzession bei ihrer Übertragung auch den Inhaber wechselt. Die Schankgewerbetreibenden haben nämlich ein Interesse — und das haben auch wir Brauer — dahingehend, daß nicht etwa unreife oder nicht genügend fundierte Elemente, Hausknechte und Kellner, die sich von der Brauerei gleich ein paar Tausend Gulden zu verschaffen wissen, mit diesem Gelde eine Konzession erwerben und sich dann irgendwo ansiedeln.

Daß dies nicht geschieht, liegt auch in unserem Interesse. Hier wird aber eine weitere Einschränkung verlangt. Schon im Gesetze selbst ist für das Bedürfnis der Bevölkerung Sorge getragen, da sonst keine Konzession erteilt wird. Nun ist jetzt zum Beispiel eine Konzession zur Übersiedlung gezwungen; es befindet sich irgendwo eine große Fabrik, die Hunderte von Arbeitern erhält. Das Bedürfnis, dort einen Schank zu eröffnen, hat bestanden und hiezu wurde die Konzession erteilt. Plötzlich wird die Fabrik gesperrt, die Arbeiter werden entlassen und jetzt ist hier ein notleidend gewordenes Gasthaus. Der Mann besitzt aber eine legale Konzession, die einen gewissen vermögensrechtlichen Charakter hat. Es wird also plötzlich ein Vermögen vernichtet. Hier muß doch ein Unterschied gemacht werden.

Warum soll denn eigentlich dieser Konzessionsinhaber nicht die Möglichkeit haben, sich mit seiner Konzession anzusiedeln? Er ist ja ohnehin in seinem Wirkungskreise beschränkt, da die Konzession nur im selben Bezirke gilt.

Ich wähle ein Beispiel aus dem ersten Bezirk. Wenn man diese Erweiterung für die Bedürfnisse der näheren Umgebung würde haben gelten lassen, hätte der Bürgermeister von Wien sich niemals für den Rathauskeller eine Konzession geben lassen können. Denn ringsherum ist fast in jedem Haus ein Gasthaus. Hier besteht doch kein Bedürfnis für die nähere Bevölkerung. Nehmen wir die Mariahilferstraße, die auf der einen Seite im VI., auf der anderen im VII. Bezirke liegt. Auf Nr. 17 befindet sich ein Gasthaus, also würde man für Nr. 19 mit Rücksicht auf den neuen Paragraphen keine neue Konzession erteilen. Vis-à-vis aber, im anderen Bezirke wird anstandslos eine Konzession gegeben und der Paragraph ist ad absurdum geführt.

Sie begehen aber noch ein weiteres Unrecht; Sie schaffen zweierlei Konzessionen; eine wertvollere, wenn der Gastwirt gleichzeitig Hausbesitzer ist, der doch noch viel weniger des Schutzes bedarf und eine minderwertige, ja vollständig wertlose. Denn wenn Sie einer solchen Konzession, die frei wird, weil sie übersiedeln muß, nicht die Möglichkeit geben, sich innerhalb sechs Monaten anzusiedeln, wird sie eingezogen und ihr Kostenbetrag ist verloren. Und das berührt uns, weil bekanntlich die Konzessionen leider von den Brauereien bezahlt werden und deshalb sind sie auch im Preise so hoch, denn fremdes Geld gibt sich leicht aus.

Mit der Übersiedlung findet keine Vermehrung der Konzessionen statt und ich sehe nicht ein, warum die Beweglichkeit noch mehr eingeschränkt werden soll. Es liegt im Interesse des konsumierenden Publikums, daß es nicht auf ein unbestimmtes Gasthaus, mit dem es vielleicht gar nicht zufrieden ist, angewiesen sei, weil demselben damit ein Monopol gegeben wird.

Bedenken Sie ferner, in wessen Händen liegt denn die Beurteilung, ob ein Bedürfnis vorhanden ist? In dem neuen Viertel an Stelle der Franz Josephs-Kaserne kann niemand wagen, ein neues Haus zu bauen, in dem er darauf rechnet, ein Café oder Restaurant hineinzunehmen, da er riskiert, daß die Konzession verweigert wird. Die Beurteilung des Bedürfnisses liegt eben gewöhnlich in den Händen ganz unverantwortlicher Personen, zum Beispiel beim Bezirksrat. Ist da eine Objektivität vorhanden? Aus politischen, nationalen und ganz speziellen persönlichen

Gründen wird dem einen eine Konzession erteilt werden und dem andern nicht. Ich möchte die Herren an einen Fall erinnern, daß man auf der Ringstraße dem einen Café die Bewilligung gegeben hat, Tische hinauszustellen, dem anderen nicht und dem dritten wieder, alle lagen auf derselben Sonnenseite der Ringstraße, ohne daß irgend ein Unterschied bestanden hätte. Doch ich lasse die Gründe unerörtert.

Ich möchte beantragen, den Text des § 20 in jener Fassung zu belassen, wie sie bestanden hat.

Da ich schon beim Worte bin, möchte ich mir noch erlauben, in stilistischer Beziehung eine Änderung zu beantragen. Es heißt im Gesetze immer „Ortschaft". Das war im Jahre 1859 berechtigt; heute wird in Wien darunter einer der 20 Bezirke verstanden. Das stimmt doch nicht mehr. Es möge also immer zu „Ortschaft" hinzugefügt werden, „beziehungsweise Stadtbezirkes".

Referent: Herr Direktor Glaser hat gesagt, daß wir hier die Industrie zu vertreten haben. Die Sache steht aber so, ob wir das Interesse der Brauereien hier voranstellen sollen in einer Frage, die nur das Schankgewerbe betrifft. Daß die Brauereien ihre ganze Macht ausüben, um die Konzessionen an sich zu ziehen, ist eine Tatsache, von der man nicht sagen kann, daß sie gerade unsere Unterstützung fordert und dieser Vorgang wird gerade von den Wirten außerordentlich schwer empfunden und wir haben nicht die Aufgabe, da hineinzutreten, denn das Schankgewerbe ist doch nicht Sache der Brauereien. Es muß also zuerst derjenige, der das Schankgewerbe betreibt, in Betracht kommen. Kommt nun plötzlich einer als Konkurrent im Nebenhause dazu, so ist das ebenso unangenehm, wie wenn eine neue Konzession gegeben wird; aber es handelt sich hier nur um eine Übertragung. Für den, der das Geschäft besitzt, ist das aber ganz gleich ob ein neues oder ein altes Geschäft hinkommt. Es ist für ihn nur maßgebend, ob er einen neuen Konkurrenten bekommt. Deshalb ist das Verlangen der Schankgewerbetreibenden sachlich berechtigt und das Interesse, das die Brauereien daran haben, kann in dieser Frage nicht obenan gestellt werden. Von diesem Gesichtspunkt aus und weil darauf schon seit Jahren von den Schankgewerbetreibenden hingewiesen wird, möchte ich bitten, diese Bestimmung anzunehmen.

Bezüglich des Ausdruckes „Ortschaft" möchte ich bemerken, nicht der Bezirk ist die Ortschaft, sondern die Ortschaft ist die Gemeinde Wien. *(Mitglied Glaser: Es wird aber nicht so praktiziert.)* Wenn eine solche Praxis tatsächlich bestünde, ließe sich ja dagegen mit Erfolg beim Verwaltungsgerichtshofe ankämpfen.

Denn das ist doch klar: wenn jemand das Gewerbe in Wien hat, so ist die Ortschaft doch jedenfalls nur Wien.

Sektionschef Graf **Auersperg:** Der jetzige Zustand bei der Übertragung von Gast- und Schankgewerben ist der, daß die Behörde das freie Ermessen hat. Sie hat es selbstverständlich in der Weise geübt, daß sie dabei auch die lokalen Verhältnisse berücksichtigt. Der Wunsch der Schankgewerbetreibenden ist es, daß dies noch ausdrücklich gesagt werde, obwohl keine Notwendigkeit dafür vorhanden ist, weil der Verwaltungsgerichtshof auf dem Standpunkte steht, daß die Gewerbebehörde bei der Übertragung von Konzessionen alle maßgebenden Umstände zu berücksichtigen hat, also auch den Bedarf für den neuen Standort. Ich würde also in dieser Beziehung, weil es ein Wunsch der Gastwirte ist, dafür sprechen, ihm entgegenzukommen. Nur scheint die Fassung etwas zu eng, die das Handelsministerium vorgeschlagen hat: „insoweit sich für die nähere Umgebung das Bedürfnis herausstellt".

Das sollte weggelassen und nur gesagt werden, daß die Bedürfnisfrage überhaupt zu prüfen ist. Es kommen ja Fälle vor, in denen das Bedürfnis der näheren Umgebung gar nicht in Frage kommt. Am Stephansplatz kann in jedem Hause ein Kaffeehaus sein und es wird nicht das Bedürfnis der Leute in Betracht kommen, die am Stephansplatz wohnen, ebenso bei den Bahnhöfen ꝛc. *(Zustimmung.)* Wenn also die Worte „Bedürfnis der näheren Umgebung" weggelassen werden und nur „Bedürfnis" gesetzt wird, so können wir ruhig zustimmen.

Was die Bemerkungen des Herrn Direktors Glaser über den Begriff „Ortschaft" betrifft, so muß ich ihm darin zustimmen, daß hier große Unklarheit herrscht. Von „Ortschaften" spricht nur das Volkszählungsgesetz: es bezeichnet damit denjenigen Ortsteil, der einheitlich numeriert ist. Wir haben diese Auffassung, da eine andere gesetzliche Interpretation des Wortes „Ortschaften" nicht besteht, auch unseren Entscheidungen hinsichtlich der Übertragung von Gastwirtekonzessionen zu Grunde gelegt. In Wien wäre da eigentlich nicht die heutige, sondern die alte Bezirkseinteilung maßgebend: die Ortschaft wäre dann nicht der achte oder der neunte Bezirk, sondern Thury u. s. w. In einem Falle, der Prag betroffen hat, wo auch Zusammenlegungen stattgefunden haben, hat der Verwaltungsgerichtshof ausgesprochen, daß der Begriff nicht wie im Volkszählungsgesetz zu interpretieren, sondern daß ganz Prag heute eine Ortschaft sei. Danach wäre auch Wien eine. Jedenfalls wäre es wünschenswert, zu sagen, wie der Begriff „Ortschaft" in der Gewerbeordnung zu interpretieren ist. Wie Sie es tun wollen, ist uns gleichgültig: ob es die ganze Stadt oder ein Bezirk, die alte oder neue Gemeinde oder in Städten wie Wien und Prag, wo Bezirksämter bestehen, den Umfang des Bezirksamtes bedeuten soll. Wir können nur wünschen, daß Klarheit geschaffen werde.

Digitized by Google

Mitglied **Glaser**: Der Herr Referent muß mich mißverstanden haben. Ich habe nicht nur im Interesse der Brauer gesprochen, sondern von vornherein erklärt, daß auch nicht das Interesse aller Schankgewerbetreibenden das gleiche ist, welches hier zum Ausdrucke gebracht werden soll; es ist nur das Interesse der älteren, ortsständigen, lange an einem Ort befindlichen, nicht aber der neueren Wirte. Diejenigen Wirte, welche sich solche Konzessionen erst gekauft oder im Wege der Übersiedlung erworben haben, werden geradeso tangiert wie die Brauer. Ich muß aber doch bitten, daß wir hier nicht die Interessen der Schankgewerbetreibenden zu vertreten haben, sondern die Interessen der durch diese Fassung des Gesetzes berührten Industrie! Beim § 14 ist dieser Grundsatz auch eingehalten worden, uns nur die Interessen der Industrie vor Augen zu halten. Es ist meine Überzeugung, daß die Industrie durch diese Bestimmung nicht nur in Wien, sondern in der ganzen Monarchie außerordentlich geschädigt würde, wobei ich mich aber ganz gerne den Ausführungen des Herrn Grafen Auersperg akkomodiere und mich, wenn nicht von der näheren Umgebung gesprochen, sondern nur das Bedürfnis hervorgehoben wird, dieser Fassung anschließe.

Der Herr Referent ist auch im Irrtum, wenn er meint, daß in Wien speziell der Begriff „Ortschaft" präzise genommen und auf die Stadt angewendet werde. Ich erkläre es Ihnen als ganz sicher, weil ich das jeden Tag mitmache, daß in Wien unter „Ortschaft" jeder Bezirk verstanden wird. Es ist absolut ausgeschlossen, daß man mit einer Konzession aus dem sechsten Bezirk in den siebenten oder ersten oder zwanzigsten kommen könnte. Sie können mit einer Konzession aus dem neunten Bezirk nur wieder in den neunten Bezirk übersiedeln. *(Referent: Das kann schon sein!)* Es liegt doch gar nichts daran, wenn man einen präziseren Begriff nimmt und zum Beispiel sagt: „Ortschaft beziehungsweise Stadtbezirk."

Referent: Ich bin vollständig der Ansicht des Herrn Sektionschefs Grafen Auersperg, welcher auch Herr Direktor Glaser sich angeschlossen hat, daß in dem Schlußsatze die Worte „in der näheren Umgebung der neuen Betriebsstätte" zu streichen wären. Auch bin ich damit einverstanden, daß der Begriff „Ortschaft" näher präzisiert werde und würde deshalb beantragen, daß es statt „innerhalb derselben Ortschaft" zu heißen hätte: „innerhalb desselben Gemeindebezirkes".

Vorsitzender: Ich bitte jene Herren, welche für die Anträge des Herrn Referenten sind, die Hand zu erheben. *(Nach einer Pause:)* Angenommen.

Referent: Zu § 20a, der von der Ausübung des Gast- und Schankgewerbes bei einzelnen vorübergehenden Gelegenheiten (Volksfesten, Märkten u. s. w.) handelt, wird beantragt, nach dem Worte „Märkten" das Wort „Baukantinen" einzuschalten.

Vorsitzender: Sind die Herren für diesen Antrag? *(Nach einer Pause:)* Angenommen.

Referent: Für den ersten Absatz des § 21 f wird folgende Fassung beantragt:

„Personen, welche eine Bewilligung zum Betriebe der Dienst- und Stellenvermittlung bereits auf Grund der früheren Vorschriften besitzen, sind von der Behörde zu erinnern, binnen zwei Monaten nach Beginn der Wirksamkeit dieses Gesetzes um Verleihung einer Konzession im Sinne desselben bei der zuständigen Gewerbebehörde einzuschreiten; doch ist bei diesem Anlasse von dem Nachweise der genügenden allgemeinen Bildung sowie von der Bedachtnahme auf die Lokalverhältnisse abzusehen."

Es wird nämlich hier bestimmt, daß die bezeichneten Personen um eine Konzession zur Stellenvermittlung einzuschreiten haben.

In vielen Orten erfahren die Leute nichts von den Fortschritten in der Gesetzgebung; daher wird hier beantragt, man möge die Besitzer solcher Konzessionen doch erinnern, daß sie dieselben anmelden müssen. Weiters ist es wohl auch klar, daß diejenigen, welche dieses Recht schon besitzen, nicht von der Forderung nach dem Bildungsnachweis getroffen werden sollen, denn sie haben die nötige Bildung durch die langjährige Tätigkeit schon nachgewiesen oder wenigstens gebietet es die Billigkeit, daß weitere Ansprüche nicht gestellt werden und auf die Lokalbedürfnisse Rücksicht zu nehmen, ist auch nicht notwendig, denn derjenige, der früher da war, hat schon bewiesen, daß an dieser Stelle für ein solches Geschäft der Bedarf vorhanden ist.

Mitglied **Diefenbach**: Im § 21a ist zwar ausdrücklich betont, daß es sich hier um den gewerbemäßigen Betrieb der Dienst- und Stellenvermittlung handelt. Es würde sich aber fragen, ob es sich nicht empfiehlt, das Recht der Fachvereine auf die Stellenvermittlung ausdrücklich festzulegen, damit nicht die gewerbsmäßigen Stellenvermittler kommen und den verschiedenen Vereinen dieses Recht streitig machen.

Referent: Das hat mit der Gewerbeordnung nichts zu tun, weil das eben kein gewerbemäßiger Betrieb ist.

Vorsitzender: Ich bringe den Referentenantrag zur Abstimmung. *(Nach einer Pause:)* Angenommen.

Referent: Die nächsten Bemerkungen beziehen sich auf § 36 „Umfang und Ausübung der

Digitized by Google

Gewerberechte". Hier werden Änderungen stilistischer Natur, deutlichere Ausdrücke in den Absätzen 2 und 4 beantragt. Dieselben hätten danach zu lauten:

Absatz 2.

„Über Anzeigen von Gewerbetreibenden welche sich durch eine Überschreitung der Gewerbebefugnisse anderer Gewerbetreibender benachteiligt erachten, hat die Gewerbebehörde im Sinne des achten Hauptstückes Amts zu handeln."

Absatz 4.

„In gleicher Weise hat die Landesbehörde auch über begründete Ansuchen von Gewerbegenossenschaften über den zweifelhaften Umfang der Gewerberechte dann zu entscheiden, wenn die Genossenschaft behauptet, daß ihre Mitglieder durch eine Überschreitung der Gewerbebefugnisse seitens anderer Gewerbetreibender benachteiligt werden."

Vorsitzender: Sind die Herren für den Referentenantrag? *(Nach einer Pause:)* Angenommen.

Referent: Für § 38, Absatz 3, wird folgende Fassung vorgeschlagen:

„Dem Inhaber eines Handelsgewerbes im engeren Sinne (§ 1, Alinea 3) ist die Herstellung oder Verarbeitung von Gewerbeerzeugnissen sowie die Vornahme von Abänderungen oder Reparaturen an solchen untersagt."

Das ist ein Zustand, der schon besteht.

Mitglied Dr. **Frieß:** Das ist eine gefährliche Bestimmung. Denken wir an einen Gewerbetreibenden oder Handeltreibenden auf dem Lande, dem jetzt von den Schuhwarenfabriken Stiefel zum Verkaufe zugeschickt werden und es sind nun bei diesen Stiefeln Knöpfe abgerissen. Jetzt darf dieser Gewerbetreibende die Knöpfe nicht annähen lassen, außer er meldet das Schustergewerbe an. Das kann er aber nur, wenn er den Befähigungsnachweis hat, das ist aber unmöglich. Durch dieses Verbot werden die Gewerbetreibenden selbst geschädigt. Der betreffende Kaufmann braucht ja die Ware nicht bloß von einer Fabrik zu beziehen. Es kommt vor, daß er die Ware beim Kleingewerbetreibenden erzeugen und sich zuschicken läßt. Wenn Reparaturen erforderlich sind, würde die Ware auf jeden Fall auf Kosten des Gewerbetreibenden, welcher die Ware geliefert hat, an denselben zurückgeschickt oder die Reparaturen würden auf seine Kosten bei einem anderen Gewerbetreibenden vorgenommen werden. Es geht das Porto verloren und der Mann wird geschädigt. Ich weiß nicht, warum kleine Reparaturen — ich will nicht von Abänderungen reden — den Inhabern eines Handelsgewerbes nicht gestattet sein sollen. So freiheitlich sollte doch die Gewerbeordnung sein.

Referent: Ich bedaure, mich diesem Antrage nicht anschließen zu können, weil über den Begriff „kleine Reparaturen" sehr verschiedene Ansichten herrschen können. Es ist ja hier nur ein Zustand festgelegt, der heute schon besteht. Der Händler ist nicht berechtigt, Reparaturen selbst auszuführen und das wird auch in dem Entwurf der Regierung ausdrücklich angeführt. Auch die Entscheidungen gingen immer dahin, daß der Inhaber eines Handelsgewerbes Reparaturen wohl übernehmen dürfe, sie aber von einem Gewerbetreibenden ausführen lassen mußte.

Vorsitzender: Ich bin verpflichtet, den Antrag Frieß, welcher weiter geht als der des Referenten und die Worte „kleine Reparaturen" eingeschaltet wissen will, zur Abstimmung zu bringen.

Ich bitte jene Herren, welche für den Antrag Frieß sind, die Hand zu heben *(Geschieht; nach einer Pause:)* Der Antrag ist abgelehnt.

Wir schreiten zur Abstimmung über den Referentenantrag. *(Nach einer Pause:)* Angenommen.

Ich bitte den Herrn Referenten fortzufahren.

Referent: Absatz 4.

„Er ist jedoch berechtigt, Bestellungen auf Gewerbeerzeugnisse, zu deren Verkauf er nach seiner Gewerbeanmeldung befugt ist, zu übernehmen und zu diesem Zwecke auch das Maß zu nehmen, vorausgesetzt, daß er die Waren durch befugte selbständige Gewerbetreibende oder im Wege der Hausindustrie (§ 1, Absatz 3) herstellen läßt, in welchen Fällen er zu diesem Behufe die erforderlichen Stoffe oder Behelfe beigeben kann. Mit der gleichen Beschränkung ist er ferner berechtigt, die Ausführung von Abänderungen oder Reparaturen an den von ihm gelieferten Erzeugnissen zu übernehmen und zu diesem Zwecke auch das Maß zu nehmen."

Das ist eine sehr wichtige Bestimmung, welche im Regierungsentwurfe anders lautet, daß die Inhaber von Kleider- und Schuhwarenhandlungen nicht berechtigt sein sollen, die Ausführung von Reparaturen zu übernehmen oder das Maß zu nehmen. Ferner ist eine Einschaltung in der Richtung erfolgt, daß auch im Wege der Hausindustrie der Handelsmann die Ware machen lassen darf. Denn die Regierung hatte doch gewiß nicht die Absicht, die Hausindustrie zu schädigen und das dürfte nur auf ein Übersehen zurückzuführen sein.

Digitized by Google

Mitglied kaiserlicher Rat **Schefftel**: Die Regierung hat in ihrem Entwurfe am Schlusse — verzeihen Sie den Ausdruck — ein Pflästerchen aufgelegt, indem sie gesagt hat, die gewerberechtliche Regelung des Konfektionsgewerbes erfolgt durch ein besonderes Gesetz. Sie hat dies vorläufig eximiert und ihm die Möglichkeit entzogen, Maß zu nehmen und im großen Stile die Arbeiten im Wege der Hausindustrie oder wie immer bisher herstellen zu lassen. Ich bemerke, auf die Zukunft möchte ich im Interesse der Industrie nicht rechnen und der Herr Referent hat sehr Recht, wenn er jetzt bereits feststellt, daß die Konfektion das Recht hat, Maß zu nehmen, daß sie das Recht hat, Reparaturen und Veränderungen vorzunehmen, wobei allerdings wie bisher die Durchführung der Arbeiten den gelernten Meistern überlassen bleibt, welche Konfektion in Akkord nehmen.

Wenn Sie der Konfektion die Möglichkeit nehmen, die Maße, nach welchen sie die großen Quantitäten von Bekleidungsstücken, Schuhen und Kleidern herstellen läßt, selbst zu bestimmen, wenn Sie ihr das Zuschneiden wegnehmen und sie die Behelfe nicht zusammenstellen und erst dann die Sachen dem Meister übergeben lassen, so wäre die Konfektionsindustrie, die ja noch immer — Gott sei Dank — einen bedeutenden Export hat, vollständig lahmgelegt.

Man kann die Industrie nicht darauf verweisen, daß sie vielleicht später durch ein besonderes Gesetz Exporterleichterungen erhält, während ihr im Inland der Markt verschlossen ist.

Vor allem braucht man jenes Absatzgebiet, welches am nächsten liegt und dieses Absatzgebiet ist durch die Konfektion zum größten Teile gesichert, zum Vorteil der konsumierenden Bevölkerung.

Jener große Kreis, der wieder im Lohne der übrigen Industrien steht, nämlich die Arbeiterschaft, die nicht so viel auf genaues Maß gibt, die aber einen billigen, guten, schönen und dauerhaften Rock im Wege der Konfektion zu einem verhältnismäßig niedrigen Preise erhält, mochte sehr das Wort erheben, daß man der Konfektion auch nicht mit einem Nadelstiche zu nahe tritt. Ich wollte also nur die Notwendigkeit betonen, der Regierung die Aufrechthaltung und Annahme dieses Paragraphen und die Vertretung dieser Bestimmung in den übrigen Vertretungskörpern nahezulegen.

Wenn wir den § 38 im Sinne des Referenten annehmen und wenn es sich die Regierung angelegen sein läßt, diesen Paragraphen zu vertreten, wird sie im Interesse der Industrie ein wohltätiges Werk vollführt haben.

Mitglied **Rudolf**: Ich bitte. ich hätte ein Bedenken gegen den Antrag des Referenten. Das Wort „vorausgesetzt" in der fünften Zeile ist mir zu weitgehend. Ich glaube, es wäre besser, wenn man dieses Wort ersetzt und sagt, er ist verpflichtet, die Ware durch einen selbständigen Gewerbetreibenden oder im Wege der Hausindustrie herstellen zu lassen.

Referent: Ich glaube, daß dies schon im ganzen Sinne liegt. Wenn er nur dazu berechtigt ist, so ist er implizite dazu verpflichtet.

Mitglied kaiserlicher Rat **Schefftel**: Ich habe übersehen, daß in dem Antrage des Herrn Referenten das nicht zum Ausdrucke gebracht ist, was ich gesagt habe, nämlich das Recht des Zuschneidens. Das ist in dem Antrage gar nicht berührt und deshalb möchte ich mir erlauben, den Antrag zu stellen, nach dem Worte „Behelfe" einzuschalten: „zuschneiden und".

Denn das Zuschneiden ist im Konfektionsgeschäfte ein unerläßliches Ding, dessen sie nicht entraten kann. Wir müssen also dafür sorgen, daß sie die Behelfe zuschneiden und beigeben kann. *(Zustimmung.)*

Referent: Ich bedaure, diesem Antrage nicht zustimmen zu können. Das Zuschneiden ist ein wichtiger Teil des Schneidergewerbes und man kommt sonst leicht mit dem Hauptgrundsatze unserer Gewerbeordnung in Konflikt, daß einer nur Zuschneiden darf, wenn er den Befähigungsnachweis besitzt. Aber dem Kaufmanne soll man dieses Recht wohl nicht zugestehen.

Vorsitzender: Wir schreiten zur Abstimmung, zunächst über den Antrag Schefftel auf Einfügung der Worte „zuschneiden und". Ich bitte jene Herren, welche für diesen Antrag sind, die Hand zu erheben. *(Nach einer Pause:)* Der Antrag ist mit allen gegen zwei Stimmen angenommen.

Ich bitte den Herrn Referenten, fortzufahren:

Referent: Zu § 42, Absatz 3, ist folgende Ergänzung beantragt:

„In Fällen dringender Not können Rauchfangkehrer und Kanalräumer auch außerhalb ihres Bezirkes zur Hilfeleistung herangezogen werden."

Es ist doch wohl klar, daß zum Beispiel im Falle einer Feuersbrunst auch die Rauchfangkehrer außerhalb ihres Bezirkes herangezogen werden müssen.

Vorsitzender: Sind die Herren mit diesem Antrage einverstanden? *(Nach einer Pause:)* Angenommen.

Referent: Zu § 99 b ist ein Antrag vorhanden, der sich mit der Verlängerung der Lehrzeit der Lehrlinge beschäftigt. Es wird beantragt:

Digitized by Google

§ 99b, Absatz 4, habe zu lauten:

„Für jene Lehrlinge, welche durch eigenes Verschulden einen entsprechenden Unterrichtserfolg nicht erreichen oder welche sich in der gewerblichen oder fachlichen Fortbildungsschule derart disziplinwidrig verhalten, daß die den Schulorganen zu Gebote stehenden Disziplinarmittel zu einer angemessenen Bestrafung nicht ausreichen, kann seitens der Gewerbebehörde die statuten- oder vertragsmäßig festgesetzte regelmäßige Dauer der Lehrzeit verlängert werden."

§ 99, Absatz 6, hätte zu entfallen.

Mitglied kaiserlicher Rat **Rohnberger**: Nicht die Abänderung des Absatzes 4 möchte ich besprechen, sondern das Lehrlingswesen überhaupt. Die Lehrlinge sind eigentlich die Leidenskinder des ganzen Gewerbes und nicht der Lehrling ist oft schuld daran, wenn er nichts lernt, sondern in sehr vielen Fällen der Meister. Sie wissen ja, wie in vielen Werkstätten die Lehrlinge gehalten werden. Wir müssen sagen: das sind Parias, sie werden vom Dienstboten getreten, vom Gesellen, von der Frau, vom Meister, sie sind die Lasttiere, sie haben keine Schlafstätte, wo sie sich ordentlich ausruhen können, sie müssen mit dem Hund an dem Karren ziehen, bekommen abends manchmal kaum ein Stück trockenes Brod, ihre Schlafstätte ist vielleicht ein Schubladekasten ....

Vorsitzender: Dieses Thema ist, glaube ich, im Arbeitsbeirat behandelt worden; den Industrierat geht das wohl nichts an.

Mitglied kaiserlicher Rat **Rohnberger**: Wollen Sie gütigst entschuldigen, wenn ich ein Thema des Arbeitsbeirates gestreift habe, dessen Mitglied ich nicht bin. Aber wir wollen für die Lehrlinge doch ein Wort sprechen, wir wollen es nicht dem Willen des Meisters allein anheimstellen, ob sie freigesprochen werden oder nicht. Ich stelle den Antrag: „Es sind Lehrlingsinspektoren zu ernennen, welche sowohl den Fortgang der Ausbildung als das ganze Lehrlingswesen zu überwachen haben." Also die Unterbringung, die Kost, den Unterricht. „Wenn bei einem Meister eine Anzahl Lehrlinge einen guten Fortgang nicht aufweist, so ist ihm das Halten von Lehrlingen für eine gewisse Zeit verboten."

Wenn der Meister sich fürchten muß, daß ihm das Halten von Lehrlingen, wenn sie nicht ordentlich ausgebildet werden, verboten wird, wird er auch dafür sorgen, daß diese Kinder etwas lernen. Meist kommen sie vom Lande herein, werden auf drei, vier, fünf Jahre verdungen, drei, vier Jahre lernen sie gar nichts, im fünften Jahre sollen sie plötzlich lernen, was sie brauchen. Dann schickt der Meister sie weg und die Burschen sind keine Gehilfen. Ich möchte höflichst bitten, daß dieser mein Antrag, wiewohl ich jetzt nicht die Ehre habe, der zweiten Abteilung anzugehören, nachdem aber die Angelegenheit im Plenum schon in Anregung gebracht wurde, von Seite des Herrn Referenten angenommen werde.

Mitglied **Ulbricht**: Es sind soeben dem ganzen Gewerbestande Worte ins Gesicht geschleudert worden, die sich nach dem heutigen Stande der Dinge nicht rechtfertigen lassen. Wenn der Herr Vorredner von der Zeit vor hundert Jahren gesprochen hätte, so dürften seine Worte annähernd zutreffen. Aber heute noch zu sagen, daß die Lehrlinge als Parias in unseren Werkstätten behandelt werden, dürfte weit weit übertrieben sein. Ich gehe so weit, ihm darin recht zu geben, daß Lehrlingsinspektorate errichtet werden sollen. Aber ich gebe Ihnen die Versicherung, daß das Endresultat dieser Inspektion ein weit günstigeres sein wird, daß der Gewerbestand — zu seiner Ehre muß es gesagt werden — weit fortgeschrittener ist und weit humaner gegen seine Lehrlinge vorgeht, als der Herr Vorredner meint.

Sektionsrat Dr. Ritter v. **Fries**: In formeller Beziehung möchte ich darauf aufmerksam machen, daß der Antrag des Herrn kaiserlichen Rates Rohnberger zu § 137 gehören würde, der ohnehin eine Bestimmung über die Entziehung des Rechtes, Lehrlinge zu halten, enthält. Dort wäre daher auch die neue Bestimmung systematisch besser und zweckmäßiger angebracht.

Vorsitzender: Der Herr kaiserliche Rat wird wohl damit einverstanden sein, der Anregung des Herrn Sektionsrates Dr. v. Fries folgend, seinen Antrag später aufzunehmen?

Mitglied kaiserlicher Rat **Rohnberger**: Einverstanden.

Referent: Ein Gegenantrag gegen den vorliegenden Antrag ist nicht gestellt worden. Zu dem 6. Absatz, dessen Streichung ich beantrage, möchte ich noch bemerken, daß der Regierungsentwurf hier folgendes vorschlägt:

„Eine Verlängerung der Lehrzeit tritt ferner dann, wenn der Lehrling die vorgeschriebene Lehrlingsprüfung nicht vor Beendigung der Lehrzeit bestanden hat, bis zum Zeitpunkte der erfolgreichen Ablegung dieser Prüfung ein."

Ich glaubte, hier wohl die Streichung beantragen zu müssen, denn Sie werden zugeben, daß es für den Lehrling sehr hart ist, wenn er eine Prüfung nach der andern machen muß und immer durchfällt; das kann unmöglich fortdauern. Bei der heutigen großen Spezialisierung der Gewerbe ist es für den Lehrling

Digitized by Google

überhaupt nicht möglich, ein Gewerbe in seinem vollen Umfang zu erlernen. Mit Rücksicht darauf, sowie auf den Umstand, daß die Lehrlingsprüfung doch erst eingeführt werden soll, dürfte es daher berechtigt sein, daß eine solche Bestimmung, welche die Lehrzeit in infinitum fortsetzt, gestrichen wird.

Vorsitzender: Ich bringe den Referentenantrag zu § 99 zur Abstimmung. *(Nach einer Pause:)* Angenommen.

Referent: Zu § 104, Absatz 2, wird folgende Fassung beantragt:

„Im Falle der Auflösung durch ordnungsmäßige Beendigung des Lehrverhältnisses ist, wenn der Lehrling einer Genossenschaft angehört, von der Genossenschaftsvorstehung unter Benützung des Lehrzeugnisses beziehungsweise der Lehrzeugnisse, des Zeugnisses über die mit Erfolg abgelegte Lehrlingsprüfung sowie des Zeugnisses über den Besuch einer Fortbildungsschule ein Lehrbrief auszustellen."

Es ist das eine mehr stilistische Änderung. In dem Regierungsentwurf wird beantragt, daß in dem Lehrbrief außer dem Zeugnis über die mit Erfolg abgelegte Lehrlingsprüfung auch die seitens der Genossenschaft gemäß § 114 gemachten Wahrnehmungen enthalten sein sollen. Da weiß man nicht, was darunter zu verstehen ist. § 114 bestimmt nichts anderes, als daß die Genossenschaften die gewerblichen Fortbildungsschulen u. s. w. beaufsichtigen. Es wird daher beantragt, daß ein Zeugnis über den Besuch einer Fortbildungsschule beizubringen sei.

Mitglied **Diessenbach:** Ich möchte den Antrag stellen, daß die Genossenschaften verpflichtet werden, über die Zeugnisse, welche sie ausstellen, Register zu führen. Es kommt nämlich außerordentlich oft vor, daß bei Ansuchen um Bewilligung zum Antritt eines Gewerbes das Lehrzeugnis nicht aufzufinden ist. Wenn also von der Genossenschaft eine Kopie gefordert werden könnte, so würde dies den Handelskammern sehr viel Arbeit ersparen und eine große Erleichterung für die Betreffenden bilden, die das Gewerbe antreten wollen.

Referent: Ich habe gewiß nichts gegen diese Anregung, obwohl ich glaube, daß in den meisten Fällen diese Register schon bestehen. Nur gehört das in den Paragraphen über die Genossenschaften.

Vorsitzender: Ich bringe den Referentenantrag zu § 104 zur Abstimmung. *(Nach einer Pause:)* Angenommen.

Referent: Für den dritten Absatz des § 104 b wird folgende Fassung beantragt:

„Die Prüfungskommission besteht aus einem Vorsitzenden und mindestens zwei Beisitzern. Der Vorsitzende wird von der politischen Landesbehörde aus dem Kreise der Genossenschaftsmitglieder, welche weder der Genossenschaftsvorstehung noch dem Genossenschaftsausschusse angehören, nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer bestellt. Von den Beisitzern wird die Hälfte von der Genossenschaftsvorstehung, die andere Hälfte vom Gehilfenausschusse aus der Zahl der Gehilfen, welche eine Lehrlingsprüfung bestanden oder wenigstens eine zweijährige Lehrzeit zurückgelegt haben, bestellt. Die Bestellung des Vorsitzenden und der Beisitzer erfolgt in der Regel auf drei Jahre."

Die Abänderung besteht gegenüber dem Regierungsentwurfe darin, daß der Vorsitzende der Lehrlingsprüfungskommission aus dem Kreise der Genossenschaftsmitglieder, welche weder der Genossenschaftsvorstehung noch dem Ausschusse angehören, entnommen werden soll. Dieser Vorschlag wird auch von der Reichenberger Kammer gemacht. Es soll dadurch der Forderung nach möglichster Objektivität Rechnung getragen werden. Da die Kommission von der Vorstehung und vom Gehilfenausschuß bestellt wird, ist es doch wichtig, daß der Vorsitzende vollkommen unparteiisch ist.

Vorsitzender: Sind die Herren für diesen Antrag? *(Nach einer Pause:)* Angenommen.

Referent: Als § 104 c schlägt der Regierungsentwurf vor:

„Der Vorgang bei der Prüfung und die Höhe der Prüfungstaxen wird durch eine Prüfungsordnung geregelt, welche für die einzelne Genossenschaft von der politischen Landesbehörde nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer erlassen wird. Die Kosten der Prüfung werden von der Genossenschaft getragen, welcher dagegen die Prüfungstaxen zufließen.

Die für die Prüfung angefertigten Arbeiten sind öffentlich auszustellen."

Hier wird nun beantragt, daß dieser § 104 c zu entfallen habe. Man ist nämlich allgemein der Meinung, daß diese Prüfungen ohne Kosten erfolgen sollen. *(Zustimmung.)*

Für § 104 d wird folgende Fassung beantragt:

„Die Prüfungskommission hat über das Ergebnis der Prüfung ein stempelfreies Zeugnis kostenlos auszustellen, welches im Falle des günstigen Erfolges in den Lehrbrief (§ 104) einzutragen ist."

Hier möchte ich bemerken, daß meine Anträge von dem Regierungsentwurf bezüglich der Lehrlingsprüfung sich dahin unterscheiden, daß in unseren An-

Digitized by Google

trägen von der obligatorischen Prüfung abgesehen wird, und zwar mit Rücksicht darauf, daß es sich als außerordentlich schwer herausstellen wird, sofort in vollem Umfang bei allen handwerksmäßigen Gewerben mit der obligatorischen Prüfung vorzugehen. Ich habe hier die Idee vertreten, daß es zweckmäßig sein wird, wenn die Prüfung den Charakter einer Auszeichnung erhält und denjenigen, der sie abgelegt hat, auf ein Niveau hebt, welches über das Mittelmaß reicht. Wenn die Prüfung für jeden Lehrling obligatorisch und die Freisprechung davon abhängig gemacht werden soll, dann muß man mit den Anforderungen so herunter gehen, daß die Prüfung ihren Wert ganz verliert, während sie, wenn sie nicht obligatorisch ist, sondern als Auszeichnung in den Lehrbrief vermerkt wird, das weitere Fortkommen des Betreffenden vielleicht sehr günstig beeinflussen kann. Im ersten Anfang aber mit der Zwangsprüfung vorzugehen, wird sich nicht empfehlen. Auch im Deutschen Reich existiert ein Zwang bezüglich der Lehrlingsprüfung nicht.

Es wird daher beantragt, daß im Falle eines günstigen Erfolges das Resultat der Prüfung einzutragen ist. Es entspricht der allgemeinen Gepflogenheit, daß ein ungünstiger Erfolg in ein Dokument nicht eingetragen wird, weil dadurch das weitere Fortkommen ungünstig beeinflußt würde. Wenn der Betreffende sich nicht mit einem Prüfungszeugnis ausweisen kann, so wird der Meister wissen, daß er ihn erst einer Probe unterziehen muß, wenn er seine Fähigkeiten erkennen will. Das wird er ja in der Regel auch tun müssen.

Mitglied **Ulbricht:** Ich schließe mich im großen und ganzen den geäußerten Ansichten vollständig an. Die Lehrlingsprüfung als obligatorische hat gute Erfolge gezeitigt. Der gewissenhafte Meister hat die Lehrlinge von vornherein darauf aufmerksam gemacht, daß die Prüfung auch gut auszufallen habe, damit sie und der Meister sich nicht zu schämen haben. Dies hat in moralischer Beziehung großen Einfluß gehabt und dadurch haben sich die Leistungen außerordentlich gebessert. Auch wurde bei den Prüfungen bisher nicht solche Strenge geübt, daß der Lehrling verschüchtert worden wäre, und ich möchte daher bitten, daß die obligatorische Prüfung, die sich als sehr wertvolles Institut bewährt hat, beibehalten werde.

Vorsitzender: Ich bringe zunächst den Antrag des Herrn Referenten zur Abstimmung. *(Nach einer Pause:)* Der Antrag ist angenommen.

Ich unterbreche nunmehr die Sitzung auf zwei Stunden. *(Die Sitzung wird um 1 Uhr 30 Minuten nachmittags unterbrochen und um 3 Uhr 30 Minuten wieder aufgenommen.)*

Vorsitzender: Ich konstatiere die Beschlußfähigkeit und bitte den Herrn Referenten, in der Erstattung des Berichtes fortzufahren.

Referent Reichsratsabgeordneter **Kitschelt:** Wir gelangen zu dem Abschnitt über die Genossenschaften. In dem ersten Absatz des § 108 wird eine Abänderung beantragt, und zwar mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Regierungsentwurfes, wo es heißt, daß die Inhaber fabriksmäßiger Gewerbebetriebe auch das Recht haben, bezüglich ihrer Verkaufsniederlagen der für die Handelsgewerbe des betreffenden Ortes bestehenden Genossenschaft mit Zustimmung der letzteren beizutreten. In dem Antrage, der von mir gestellt wird, wird dieses Recht noch dahin erweitert, daß die Inhaber solcher Unternehmungen auch bezüglich ihrer kaufmännischen Angestellten an dem Orte, wo die Fabrik sich befindet, ebenfalls der Handelsgenossenschaft beitreten können. Denn jetzt ist die Sache so, daß der Inhaber einer fabriksmäßigen Unternehmung nur der betreffenden Gewerbegenossenschaft beitreten kann. An dieser haben natürlich die kaufmännischen Angestellten eigentlich gar kein Interesse.

Daher wird es zweckmäßig sein, auch kein Hindernis entgegenzusetzen, daß die Inhaber dieser Unternehmungen bezüglich ihrer kaufmännischen Angestellten auch an dem Sitze der Fabrik der dort bestehenden kaufmännischen Genossenschaft beitreten können.

Der Antrag lautet daher:

„Die Verpflichtung zur Teilnahme an der Genossenschaft im Sinne der § 106 und 107 tritt für die Inhaber jener Gewerbeunternehmungen nicht ein, welche fabriksmäßig betrieben werden. Doch sind dieselben berechtigt, sowohl der für die betreffende Gewerbekategorie bestehenden Genossenschaft, als auch der für das Handelsgewerbe in den Betriebsorten ihrer Fabriksunternehmungen und ihrer Niederlagen bestehenden Genossenschaft mit Zustimmung der letzteren beizutreten. In beiden Fällen haben sie die gleichen Rechte und Pflichten wie die übrigen Mitglieder der Genossenschaft, jedoch sind die von ihnen beschäftigten gewerblichen Hilfsarbeiter als Angehörige der für die betreffende Gewerbekategorie, die kaufmännischen Hilfsarbeiter als Angehörige der für das Handelsgewerbe bestehenden Genossenschaft zu behandeln."

Mitglied **Schmidt:** Warum wird die Einschaltung gemacht: „mit Zustimmung der Genossenschaft"?

Referent: Das ist eine Neuerung. Seitens des Verwaltungsgerichtshofes ist entschieden worden, daß die Genossenschaften nicht verpflichtet sind, den Inhaber einer fabriksmäßig betriebenen Unternehmung in der Genossenschaft zu behalten. Sie haben das Recht, den Betreffenden auszuschalten. Oft sind die Interessen so kollidierend, daß die Genossenschaft ein

Interesse hat, ihn auszuschalten. Im allgemeinen sind die Betreffenden als Mitglieder nur erwünscht, weil sie ja große Zuflüsse leisten; aber berechtigt ist es, glaube ich, daß die Genossenschaft in ihrer Majorität bei Aufnahme solcher Mitglieder vor allem ihr Interesse berücksichtigt.

Vorsitzender: Sind die Herren für den Referentenantrag? *(Nach einer Pause:)* Angenommen.

Referent: Bei § 110 wird eine Abänderung des Absatzes 1 beantragt, welcher von der Umänderung der Statuten handelt.

Die Regierung schlägt nämlich vor:

„Die Umänderung der Statuten der bestehenden Genossenschaften nach den Bestimmungen dieses Gesetzes ist seitens der politischen Landesbehörden von Amts wegen einheitlich sogleich nach dem Geltungsbeginne dieses Gesetzes vorzunehmen, ohne hiezu erst eine Beschlußfassung der Genossenschaft einzuholen."

Dagegen haben sich, soviel mir bekannt ist, alle Genossenschaften ausgesprochen und ich glaube, auch mit Recht, denn etwas Spielraum soll man ihnen doch gönnen, selbst die Statuten abzuändern. Daher wird folgende Fassung beantragt:

„Die Umänderung der Statuten der bestehenden Genossenschaften nach den Bestimmungen dieses Gesetzes ist sogleich nach der Kundmachung dieses Gesetzes vorzunehmen, wozu den Genossenschaften ein vom Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern verfaßtes Normalstatut übermittelt wird. Wenn die Beschlußfassung der Genossenschaft nach Ablauf von drei Monaten nach Empfang des Normalstatuts nicht erfolgt ist, kann die politische Landesbehörde die Umänderung des Statuts von Amts wegen vornehmen."

Ich glaube, das ist ein sehr billiger Antrag, der kaum Widerspruch finden wird.

Vorsitzender: Angenommen.

Referent: Eine wesentliche Neuerung betrifft § 114 a, der nach dem Regierungsentwurf lautet:

„Die Genossenschaften sind berechtigt, für den Bereich der Gewerbe ihres Sprengels innerhalb des Rahmens der gesetzlichen Vorschriften die den üblichen Verhältnissen entsprechenden Bestimmungen über Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit und über die Arbeitspausen, über die Zeit der Entlohnung der Hilfsarbeiter und über die Kündigungsfrist festzustellen. Diese Feststellung hat durch die Genossenschaftsversammlung nach Anhörung der Gehilfenversammlung zu erfolgen und ist als Bestandteil beziehungsweise Anhang der Statuten von der politischen Landesbehörde nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer zu genehmigen.

Die erwähnten Bestimmungen haben für den Fall, daß von den der Genossenschaft angehörigen Gewerbeinhabern mit ihren Hilfsarbeitern in dieser Beziehung nicht nachgewiesenermaßen abweichende Vereinbarungen getroffen worden sind, für die Parteien rechtsverbindliche Geltung."

Hier wird die Streichung dieses Paragraphen beantragt und zwar mit Rücksicht auf die großen Schwierigkeiten, die einer solchen Einführung entgegenstehen. Ich lenke namentlich die Aufmerksamkeit darauf, daß diese Feststellung der wesentlichen Bedingungen des Arbeitsvertrages nach Anhörung der Gehilfenversammlung erfolgen soll. Das ist natürlich sehr schön gedacht, aber mit der Anhörung sind die Gehilfen in solchen Fällen selbstverständlich nie zufrieden. Das würde zu den größten Streitigkeiten führen, namentlich dazu, daß die Arbeitgeber, wenn sie wirklich solche Beschlüsse in der Genossenschaft fassen, tüchtige Arbeiter dann überhaupt nicht bekommen können, wenn sie nicht über die allgemeinen Bestimmungen hinausgehen, die hier getroffen werden und mit denen ja die Gehilfen in den meisten Fällen wahrscheinlich nicht einverstanden sind, wenn sie auch gehört worden sind.

Dann ist wohl auch zu berücksichtigen, daß hier eine Kollision mit dem § 77 der Gewerbeordnung eintritt, welcher bestimmt, daß, wenn nichts anderes vereinbart ist, die gesetzlichen Bestimmungen bezüglich der Kündigungsfrist gelten.

Jedenfalls müßte also dieser Paragraph, wenn man in dieser Richtung vorgehen zu können glaubt, eine Abänderung erfahren. Unter allen Umständen aber handelt es sich hier um eine sehr bedenkliche Einrichtung. Es wird auch von der Wiener Kammer die Streichung beantragt. Wenn man schon mit den Gehilfen ein Abkommen über die Bestimmungen des Arbeitsvertrages, Arbeitszeit, Arbeitspausen, Entlohnung u. s. w. trifft, so ist es doch immerhin wieder fraglich, ob man nicht doch noch weiter wird gehen müssen als in den Abmachungen, die da getroffen worden sind, wenn man gute Arbeitskräfte gewinnen will. Ich glaube also, daß es unter diesen Umständen, namentlich wenn nur die Anhörung der Gehilfenversammlung gefordert wird, ganz unmöglich ist, diesem Vorschlage zuzustimmen. Es wird demnach die Streichung des § 114 a beantragt.

Mitglied **Schmidt:** In dem gedruckten Referentenbericht befindet sich hier ein Druckfehler, indem es heißt: „§ 114 habe zu entfallen". Es soll statt dessen heißen: „§ 114 a".

Digitized by Google

Referent: Jawohl!

Sektionsrat **Dr. Müller:** Eine beachtenswerte Neuerung bringt § 114 a, der die Möglichkeit der Aufstellung genossenschaftlicher Arbeitsvertragsusanzen im Wege statutarischer Bestimmungen vorsieht. Das hier zur Lösung gebrachte Problem ist durchaus modern, in der durch den Entwicklungsgang der Sozialpolitik gegebenen Richtung des Überganges zum kollektiven Arbeitsvertrage gelegen und erscheint die vorgeschlagene Lösungsart geeignet, störend empfundenen Mißständen abzuhelfen, ohne den Rahmen der für das Zustandekommen und die Ausgestaltung des Arbeitsvertrages geltenden Rechtseinrichtungen gewaltsam zu sprengen.

Die vorgeschlagene Bestimmung soll Klarheit und Bestimmtheit in die Arbeits- und Lohnvertragsverhältnisse der genossenschaftlich organisierten Kleinbetriebe bringen, da die auch durch die Judikatur der Gewerbegerichte bestätigte Erfahrung lehrt, daß gerade in diesen Betrieben die einschlägigen Verhältnisse mehr bloß faktische als rechtlich geregelte Zustände darstellen. Der neue § 114 a bedeutet keineswegs unmittelbar die Lösung des Kollektivvertragsproblems für den Bereich der Kleingewerbe, denn eine solche wäre bei unverändertem Fortbestande des § 72 G. O. nicht durchführbar.

Doch sollen, wie dies ungefähr analog in den Fabriksbetrieben mit den Arbeitsordnungen der Fall ist, subsidiär wirksame Vertragsusanzen für jene im § 114 a genannten Belange des Arbeitsverhältnisses ermöglicht werden, die durch primäre Parteivertragsabmachungen nicht geregelt erscheinen. Die Usanzen würden nun praktisch allerdings vielfach den Effekt eines Kollektivarbeitsvertrages äußern.

Daß dieser sozialpolitisch so bedeutsame Versuch im Rahmen der Gewerbegenossenschaft unternommen wird, erklärt sich dadurch, daß in diesem Rahmen die unerläßliche Voraussetzung einer fixen gesetzlichen Organisation der beiden Vertragsparteien schon gegeben ist und die formelle organisationspolitische Gleichstellung dieser Elemente nicht erst geschaffen werden muß. Übrigens sind auch andere sozialpolitisch wichtige Einrichtungen zunächst auf dem Boden der Genossenschaft erstanden, wie zum Beispiel die Arbeiterkrankenversicherung und die schiedsgerichtlichen Ausschüsse.

Das Zustandekommen der selbstredend nur innerhalb der durch die Zwangsrechtsnormen gegebenen Schranken in Betracht kommenden Bestimmungen hat zur unerläßlichen Voraussetzung das erzielte Einvernehmen der bei den durch die Genossenschaft und die Gehilfenversammlung dargestellten Parteien, da ein einseitiger Vorgang nicht einmal eine Vertragsfiktion zuließe.

Die zu stande gekommenen Bestimmungen werden speziell in Betreff der Lohnzahlungs- und Kündigungstermine behufs Vermeidung von Mißverständnissen ausdrücklich als Vereinbarungen im Sinne des § 77 bezeichnet und gelten nur insofern, als diesfalls seitens der Parteien fallweise nicht etwa ausdrücklich abweichende Vereinbarungen getroffen werden.

Die Heranziehung des Statuts und damit des Genehmigungsrechtes der politischen Landesbehörde ist durch die Erwägung bedingt, daß so am wirksamsten ein fixes, leicht kundbares Verbriefungsmittel gegeben und die Überprüfung der bezüglichen Bestimmungen in Bezug auf ihre Gesetzmäßigkeit geboten erscheint.

Ich erlaube mir dem hinzuzufügen, daß § 114 a vom Arbeitsbeirat entgegen dem Ausschußantrage einhellig unter Zustimmung der Vertreter der Industrie akzeptiert worden ist. In der durchgeführten Regierungsenquete haben sich dafür ausgesprochen die Handelskammern Klagenfurt, Innsbruck, Brünn, Olmütz, auch einzelne Landesbehörden haben diese Bestimmung als eine sehr wertvolle Neuerung begrüßt. In der deutschen Reichsgewerbeordnung findet sich in § 119 a eine ungefähr analoge Anordnung, welche auch die Regelung solcher Verhältnisse durch andere Elemente als die Vertragsparteien selbst vorsieht. Ich glaube an Sie den dringenden Appell richten zu müssen, im Interesse des sozialen Friedens und der Ausgestaltung der sozialen Arbeitsverhältnisse, die nach Klärung und Festigung rufen, diesem Paragraphen die Zustimmung erteilen zu wollen.

Referent: Ich habe gegen die Abänderung, wie sie hier beantragt wird, nichts einzuwenden. Es ist eine wesentlich andere Sache, wenn jetzt die Regierung der Meinung ist, daß es nicht bei der Anhörung der Gehilfenversammlung bleiben solle, sondern daß solche Beschlüsse im Einvernehmen mit derselben erfolgen. Es ist das etwas ganz anderes; wenn beide Teile sich über die Arbeitsbedingungen einigen, dann ist es klar, daß man solche Bestimmungen treffen kann. Ich möchte aber auf meine Motivierung hinweisen. Auch wenn solche Vereinbarungen zu stande kommen, werden die Arbeitgeber sehr selten befriedigt werden, da jede solche Vereinbarung von der Gewährung günstigerer als der jeweilig üblichen Arbeitsbedingungen abhängen würde. Es wird theoretisch gedacht werden können, aber in dem Momente, wo die Genossenschaft an die Gehilfenversammlung herantritt und eine Vereinbarung trifft, wird sie sicher mehr als bisher bewilligen müssen. Denn Vereinbarungen auf der Basis der bisherigen Verhältnisse kommen mit den Gehilfen — wenigstens in Wien — nicht zu stande. *(Zustimmung.)* Die sind so organisiert und haben immer neue Wünsche in petto und wie sich eine Gelegenheit bietet, diese Wünsche geltend zu machen, tun sie es. Es ist also wahrscheinlich, daß die Genossenschaften den ganzen Punkt

Digitized by Google

umgehen werden, der sich wohl in der Gewerbeordnung sehr gut ausnehmen wird. Aber man wird davon keinen Gebrauch machen, weil er immer zu Ungunsten der Arbeitgeber ausfällt.

Ich habe nichts dagegen, wenn der Antrag mit dieser Abänderung angenommen wird.

Vorsitzender: Ich möchte mir lediglich die tatsächliche Konstatierung gestatten, aus der Sitzung des Arbeitsbeirates, daß allerdings ursprünglich nach der Regierungsvorlage gesagt war „im Einvernehmen". *(Ruf: Nach Anhörung!)* Also dann wurde beantragt zu sagen „im Einvernehmen" und im Arbeitsbeirat hat sich schon die Arbeitgeberkurie gegen das Einvernehmen gestellt. Es wurde damals speziell vom Kammerrat Adler, der als Vertreter der Genossenschaften gesprochen hat und das Hauptwort führte und dem auch das Hauptwort überlassen werden mußte, ganz energisch gegen die Bedingung des Einvernehmens Stellung genommen und schließlich wurde konzediert und einstimmig im Plenum angenommen die Bestimmung: „Nach Anhörung". Ich konstatiere das lediglich, enthalte mich jeder weiteren Äußerung und will alles vermieden wissen, was mich in einen Konflikt mit dem Arbeitsbeirat bringen könnte. Ich überlasse es den geehrten Herren selbst, daraus die Konsequenzen zu ziehen.

Sektionsrat Dr. **Müller:** Ich möchte nur in Hinsicht auf die Ausführungen des Herrn Berichterstatters bemerken, daß wir uns nicht darüber täuschen, daß der § 114a zu einem ganz allgemein frequentierten Rechtsbildungsmittel führen wird. Er wird gewiß eine ziemlich untergeordnete, vielleicht seltene praktische Anwendung finden. Aber es gibt im Erwerbsleben Momente, wo das Vorhandensein einer solchen Bestimmung im Gesetze von außerordentlichem Werte ist. Ich verweise auf den letzten großen Schneiderstreik, wo man das Fehlen dieser Bestimmung als eine große Mißlichkeit empfunden hat, weil das Einvernehmen nicht kodifiziert werden konnte. Es ist häufig von dem Belieben und dem Gedächtnis der Parteien abhängig, ob sie sich an den Vertrag halten wollen oder nicht, und das liegt weder im Interesse der Unternehmer, die sich vielleicht in der unlautersten Weise konkurrenzieren könnten, noch in dem der Gehilfen. Ich glaube wohl, daß Sie diesen Subsidialbehelf dem Handelsministerium konzedieren könnten.

Mitglied **Fuhrmann:** Ich lege das Hauptgewicht auf den ersten Satz: „Die Genossenschaften sind berechtigt". Wenn sie berechtigt und nicht verpflichtet sind, diese Verträge zu machen, so wird es wohl von ihnen abhängen und nur dann geschehen, wenn es in ihrem Interesse liegt und Aussicht auf Erfolg hat. Ich glaube also, daß wir diese Bestimmung wohl annehmen könnten.

Referent: Ich empfehle die Annahme mit der Abänderung, daß die Worte „nach Anhörung der" ersetzt werden durch „im Einvernehmen mit der". Dann müßte ein Zusatz formuliert werden, welcher die Kollision mit dem § 77 behebt.

Mitglied **Fuhrmann:** Es besteht ein Widerspruch darin, daß der Referent statt „nach Anhörung" gesagt haben will „im Einvernehmen", während wir aus den Ausführungen des Vorsitzenden gehört haben, daß sich der Arbeitsbeirat, namentlich die Vertreter der Industrie, dafür eingesetzt haben, daß es heißen soll: „nach Anhörung".

Referent: Der Ausschuß des Gewerbebeirates hat den Antrag angenommen, daß der Antrag gestrichen werde, weil die Worte „nach Anhörung" darin sind. Die Arbeiter haben verlangt, daß sie zustimmen müssen und der Arbeitsbeirat hat schließlich den Antrag mit der Abänderung „im Einvernehmen" angenommen und ich glaube, das können wir auch tun, obwohl es sehr selten dazu kommen wird, weil es immer zu Ungunsten der Arbeitgeber ausfallen wird.

Mitglied Dr. **Frieß:** Ich glaube, der § 114a enthält eine kleine Tartüfferie, denn die Genossenschaften werden sehr selten davon Gebrauch machen und sie werden das gar nicht können, wenn sie die Worte „nach Anhörung" ersetzen durch „im Einvernehmen". Denn ich halte es, wenn kein Streik ist, für ausgeschlossen, daß dieses Einvernehmen erfolgt. Solche Verhandlungen können geradezu dazu führen, daß ein Streik, den man vermieden sehen will, entfacht wird. Es werden Schlagworte unter die Massen geworfen, die sehr unangenehm wirken können. Ich würde, wenn wir den § 114 beibehalten, was ich für ziemlich unbedenklich halte, glauben, daß wir ihn so annehmen sollten, wie er seitens des Handelsministeriums vorgeschlagen wird.

Sektionsrat Dr. **Müller:** Ich gebe zu, daß der Paragraph versagen würde, wenn wir ihn erst bei Differenzen zur Anwendung kommen lassen wollten. Er soll nicht ein Einigungsamt oder eine schiedsrichterliche Funktion herbeiführen. Er soll aprioristisch wirken. Sie sind doch in Usanzen sehr bewandert. Was wäre der Handelsverkehr ohne Usanzen. Dort sind ganz andere Relationen dem nicht durch direkten Parteiwillen erstellten Rechte unterworfen. Das muß ich zur Klärung aller Mißverständnisse sofort hervorheben, daß wir uns den Paragraphen nicht als ein Instrument gedacht haben, womit eine eklatierende Meinungsdifferenz beigelegt werden soll. Die Herren werden zugeben müssen, daß in kleingewerblichen Betrieben geradezu regellose Zustände bestehen. In den primitivsten Voraussetzungen des Rechtes zerbricht man sich den Kopf und es ist unsere Pflicht,

Digitized by Google

dem vorzubeugen, und es würde uns in eine unangenehme Lage versetzen, wenn Sie uns diesen Paragraphen versagen würden. Das Problem wird einmal gelöst werden müssen und wir werden dann um so manche Erfahrung ärmer sein als heute, wo wir uns den Paragraphen einrichten können, wie er uns paßt.

Vorsitzender: Der Herr Referent hat seinen ursprünglichen Antrag fallen lassen und dagegen den Antrag aufgenommen, daß § 114a mit Ausschaltung der Worte „nach Anhörung" und Einfügung der Worte „im Einvernehmen mit" angenommen werde. Herr Dr. Frieß beantragt, den § 114a der Regierungsvorlage so wie er hier steht anzunehmen.

Ich muß zuerst den weitergehenden Antrag des Referenten zur Abstimmung bringen, der den § 114a des Regierungsentwurfes aufnimmt, jedoch unter Ersetzung der Worte „nach Anhörung der" durch die Worte „im Einvernehmen mit der" und mit dem Zusatz bezüglich des § 77. *(Nach einer Pause:)* Der Antrag ist mit allen gegen sechs Stimmen abgelehnt.

Nun kommt der Antrag Frieß zur Abstimmung, den Regierungsentwurf, wie er vorliegt, auch unter Beziehung des § 77 anzunehmen, so daß der 2. Absatz lautet: „Die erwähnten Bestimmungen haben für den Fall, daß von den der Genossenschaft angehörigen Gewerbeinhabern mit ihren Hilfsarbeitern in dieser Beziehung im Wege des Vertrages und der Arbeitsordnung nicht nachgewiesenermaßen abweichende Vereinbarungen getroffen worden sind, für die Parteien rechtsverbindliche Geltung und die Bedeutung von Vereinbarungen im Sinne des § 77, Gewerbeordnung." *(Nach einer Pause:)* Der Antrag ist mit überwiegender Majorität angenommen.

Referent: Hinsichtlich der § 115a bis 116v wird beantragt, von einer Begutachtung abzusehen, weil sie ganz interne Angelegenheiten der Genossenschaften betreffen. Das ist schon von der früheren Abteilung beschlossen worden. Es ist zweckmäßig, daß der Industrierat, der meistens aus Männern besteht, die fabriksmäßige Unternehmungen betreiben, davon absieht, weil die fabriksmäßigen Unternehmungen zum Beitritt zu den Genossenschaften nicht verpflichtet sind.

Vorsitzender: Angenommen.

Referent: Bei § 116a, der das Rekursrecht der Genossenschaften betrifft, wird bloß beantragt, daß Punkt 4 zu entfallen habe, durch welchen den Genossenschaften das Rekursrecht auch bei Entscheidungen über den Umstand eingeräumt wird, ob ein gewerbliches Unternehmen als ein fabriksmäßig betriebenes oder als ein Handelsgewerbe im engeren Sinne anzusehen ist. Diese Entscheidungen werden ja nach eingehenden Berichten und Gutachten der Handels- und Gewerbekammer sowie der beteiligten Genossenschaften von der politischen Landesbehörde getroffen, so daß hier das Rekursrecht wohl entfallen kann. Wo es nicht notwendig ist, ist es auch nicht zweckmäßig, es einzuräumen. Seitens der Handelskammer liegt ein ähnlicher Antrag vor.

Mitglied **Glaser:** Wie schon der Herr Referent bemerkt hat, handelt es sich hier um eine Erweiterung der Rechte der Genossenschaften. Hier wird zum ersten Male versucht, in die Gewerbeordnung etwas hineinzubringen, was bisher eigentlich nicht vorhanden war, nämlich ein Rekursrecht der Genossenschaften. Heute handelt es sich natürlich hier nur darum, daß für gewisse Fälle, die hier taxativ angeführt werden, das Rekursrecht eingeräumt werden soll. Aber eigentlich soll es ein Einfluß auf die gewerbebehördliche Verwaltung sein, ein erster Schritt, etwas zaghaft unternommen, heute noch mit taxativer Aufzählung. Aber ce n'est que le premier pas qui coute, und: l'appétit vient en mangeant. Wir können erwarten, daß einige Zeit, nachdem dieser Paragraph bestehen wird, man aus gewissen Umständen, die mir heute noch unbekannt sind, weiter gehen wird, daß aus den 7 Punkten 29 werden, und schließlich wird das Rekursrecht für die Genossenschaften generell verlangt werden. Das müssen wir uns überlegen. Überlegen wir es uns heute schon bei Punkt 4, wie der Herr Referent sagt, bei Punkt 1 und 5, wie ich noch hinzufügen möchte. Punkt 1 zum Beispiel: Wenn die Erlangung einer Konzession alle diese Stadien mitgemacht hat, alle möglichen Leute schon gefragt worden sind, selbstverständlich auch die Genossenschaft, und endlich die Behörde eine Konzession erteilt, dann soll die Genossenschaft wieder kommen und sagen können: ich rekurriere? Davor möchte ich warnen.

Die Regierung mag tun, was sie für zweckmäßig hält, und die Genossenschaften hineinnehmen, wie sie will. Ich beantrage vom Standpunkte der Industriellen, da man die Wirkungen des Rekursrechtes nicht ermessen kann, und ich glaube, daß sie sehr große sein werden, den § 116a über das Rekursrecht der Genossenschaften überhaupt fallen zu lassen.

Sektionsrat Dr. **Müller:** Zunächst muß ich konstatieren, daß das Rekursrecht der Gewerbegenossenschaften durchaus keine Neuerung ist, die wir auf diesem Umwege erst in das Gewerberecht hineinschmuggeln wollen. Das Rekursrecht der Gewerbegenossenschaften besteht, solange die Genossenschaften selbst bestehen. Der Verwaltungsgerichtshof hat es in sehr weitgehendem Umfange anerkannt.

Ich verweise nur auf die Entscheidung vom 25. Mai 1904, Z. 5615, mit welcher der Verwaltungsgerichtshof mit einer geradezu pathetischen Motivierung das Rekursrecht der Genossenschaften in einer Umfangsfrage anerkannt hat. Wollten wir auch nur, dem

Digitized by Google

Antrage des Herrn Referenten folgend, den Punkt 4 streichen, so würden wir eine Verschlechterung des geltenden Rechtszustandes herbeiführen.

Hier ist ja die Genossenschaft nichts anderes als eine Partei, die in dem Falle pflichtgemäß von der Behörde über die Frage zu hören ist, ob ein Gewerbe ein fabriksmäßiges oder ein handwerksmäßiges ist. Hat die Genossenschaft pflichtgemäß ihre Äußerung abgegeben, so ist sie selbstverständlich legitimiert, ja geradezu verpflichtet, ihren Standpunkt weiter zu vertreten, die ganzen Administrativinstanzen hinauf und auch vor dem Verwaltungsgerichtshof. Wir wären nicht im stande, dem Referentenantrage zuzustimmen oder ihn auch nur für annehmbar zu erklären, weil dies eine Verschlechterung des heutigen Rechtszustandes wäre. Punkt 4 wie die anderen Punkte konstruieren nichts Neues, sondern haben nur eine akademische, registrierende Bedeutung; sie fassen nur zusammen, was heute, und zwar nach der erleuchteten Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes rechtens ist.

Referent: Ich kann mich dem Herrn Vorredner darin nur anschließen, daß das Rekursrecht der Genossenschaften nichts Neues ist, nachdem es der Verwaltungsgerichtshof in den Punkten 1, 2, 3 ausdrücklich anerkennt. Es wird nur in das Gewerberecht hineingenommen, damit es klargestellt wird und man nicht immer an den Verwaltungsgerichtshof zu gehen braucht.

Bezüglich des Punktes 4 aber glaube ich doch meinen Antrag aufrecht halten zu sollen. Darüber, ob ein Gewerbe ein fabriksmäßiges ist oder nicht, steht das Entscheidungsrecht dem Minister des Innern im Einvernehmen mit dem Handelsminister zu. Da ist also ohnehin schon ein Instanzenzug vorhanden, und ich glaube, daß er in dieser Beziehung vollständig genügen dürfte. Zur Äußerung kommt ja die Genossenschaft.

Auch die Reichenberger Kammer geht in derselben Weise vor und auch die Wiener Kammer beantragt nur bei Punkt 4 die Streichung. Bezüglich der übrigen Punkte aber ist seitens des Verwaltungsgerichtshofes präjudiziert, da würde es nichts nützen.

Mitglied **Glaser:** Gerade, daß die Herren immer auf die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes, der als höchste Instanz im Instanzenzuge zu entscheiden hat, sich beziehen, zeigt, daß es nicht selbstverständlich ist, daß ein Rekursrecht besteht, vor allem zeigt es, daß in den einzelnen Fällen erst bis dahin gegangen werden mußte. In der Gewerbeordnung bestand es bis heute nicht, folglich hatte ich nicht Unrecht zu sagen, daß in die Gewerbeordnung etwas hineingebracht werden soll, was bisher nicht darin war.

Bezüglich des Punktes 4 würden wir sofort mit dem Herrn Referenten übereinstimmen. Bei Punkt 5 heißt es: bei Entscheidungen über den Umfang der Berechtigung von Gewerben. Vormittag haben wir so lange über den § 37 debattiert. Wir verlangen, daß in § 37 der Umfang der Gewerbeberechtigung von Fabriken u. s. w. in den Hilfsbetriebsanstalten festgestellt werden soll. Da haben wir ja wieder das Rekursrecht gegen den neugeschaffenen § 37 hineingebracht.

Die Genossenschaften sind ja vor der Entscheidung von der Behörde gehört worden. Ich eliminiere ja nicht ihr Recht, mitzusprechen. Von vornherein wird ja nicht eine Konzession erteilt, wie in Gewerbeangelegenheiten gar nichts geschieht, bevor nicht die Genossenschaft gefragt wird. Auf Grund der verschiedenen vorliegenden Gutachten kommt die Behörde nun endlich dazu, ihr Urteil zu fällen. Nun soll aber dieses Urteil wieder von derselben Genossenschaft angefochten werden, die schon gehört worden ist und, was sie einzuwenden hat, nur wiederholen kann. Warum sollen wir ihr dieses Rekursrecht einräumen? Warum soll die Genossenschaft als Behörde über die Behörde gestellt werden? Als Partei hat sie ja auch heute das Recht, ihren Standpunkt zu vertreten: der Genossenschaftsvorsteher kann ja persönlich als Beteiligter eintreten.

Ich bin im allgemeinen gegen jedes Rahmengesetz, besonders wenn es mit einer taxativen Aufzählung beginnt. Übrigens, die Genossenschaften werden ihr Recht verfechten, wir als Industrielle aber müssen sagen: gescheiter gar nichts, als daß wir uns in etwas begeben, wovon wir heute nicht wissen, zu welchen Zielen und Weiterungen es führen kann. Ich bitte, sich zu überlegen, ob sie nicht statt bloß den Punkt 4, wie der Herr Referent vorschlägt, entfallen zu lassen, sagen wollen: der ganze Paragraph sei von unserem Standpunkte aus abzulehnen.

Sektionsrat Dr. **Müller:** Ich muß zur Bekräftigung meines Standpunktes denn doch den Wortlaut des § 1, Alinea 4, verlesen:

„Im Zweifel, ob ein gewerbliches Unternehmen als ein fabriksmäßig betriebenes beziehungsweise ein Handelsgewerbe im engeren Sinne anzusehen sei, entscheidet die politische Landesbehörde nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer und der beteiligten Genossenschaften und im Rekurswege der Minister des Innern im Einvernehmen mit dem Handelsminister."

Sollen wir das Rekursrecht der vernommenen Genossenschaft plötzlich ausscheiden? Das geht doch nicht. Bezüglich des Punktes 5, der eine Berechtigungsumfangsfrage betrifft, möchte ich doch direkt mit dem Wortlaute der Motive des vorhin bezogenen Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofes erwidern. Er hat sich für die Legitimation der Genossenschaft entgegen den Einwendungen des Regierungsvertreters in folgender Fassung ausgesprochen:

„Die Legitimation wird anerkannt, weil die Genossenschaft nach § 114 der Gewerbeordnung

Digitized by Google

berufen ist, die Interessen des betreffenden Gewerbes zu wahren und die Feststellung des Umfanges der Gewerbeberechtigung das vitalste Interesse der Mitglieder und Angehörigen der bezüglichen Genossenschaft betrifft, somit dieselbe berechtigt sein muß, nicht bloß im Sinne des vorletzten Absatzes § 114 der Gewerbeordnung die öffentlichen Organe behufs Förderung ihrer Zwecke in Anspruch zu nehmen, sondern auch gegen die Entscheidungen der Gewerbebehörde nach Maßgabe der Bestimmungen des Gesetzes vom 22. Oktober 1875 Beschwerde zu führen."

Klassischere Motive kann ich für meinen Standpunkt nicht mehr ins Feld führen.

Ministerialrat Dr. **Brosche**: Ich erlaube mir nur zur Aufklärung zu bemerken, daß allerdings, wie Herr Direktor Glaser richtig ausgeführt hat, ursprünglich in der Praxis der Behörden das Rekursrecht den Genossenschaften nicht zugestanden war, daß es aber nachträglich infolge der Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes tatsächlich den Genossenschaften eingeräumt worden ist, und zwar glaube ich nicht, daß dieses Recht daraus zu folgern ist, daß in § 1 zum Beispiel steht, daß die Genossenschaft zu hören ist. Sie ist ein begutachtendes Organ; daraus folgt noch nicht, daß sie ein rekursberechtigtes Organ ist. Es müßten sonst auch die Handels- und Gewerbekammern als rekursberechtigt angesehen werden, was ja durchaus nicht der Fall ist. *(Zustimmung.)*

Aber ich glaube, daß es doch immerhin der Erwägung der Herren anheimzustellen wäre, ob man den Genossenschaften etwas, was sie tatsächlich durch die Judikatur erworben haben, im Wege des Gesetzes nehmen kann oder ob man es auch weiterhin der Judikatur überlassen soll oder diesen Gegenstand in irgend einer Weise gesetzlich fixieren sollte. Jedenfalls wäre es wünschenswert, wenn irgend eine Bestimmung über das Rekursrecht der Genossenschaften in das Gesetz aufgenommen würde, damit es nicht ausschließlich der Judikatur überlassen bleibt, welche weiter geht, als es ein Teil der Herren als wünschenswert bezeichnet.

Mitglied **Glaser**: Ich will nach den Ausführungen des Herrn Bureauleiters nicht opponieren, daß es nicht opportun erscheinen würde, dem Verwaltungsgerichtshof die Entscheidung zu überlassen, damit die Gewerbebehörden wirklich eine feste Bestimmung im Gesetze haben und nicht auf die verschiedenen Judikaturen angewiesen seien. Ich will also nicht darauf bestehen, daß der Paragraph entfallen solle, wiewohl es mir am liebsten gewesen wäre. Ich möchte aber den Herrn Referenten bitten, von vornherein alles zu eliminieren, was heute schon für uns Industrielle nachteilig wäre, also nicht nur den Punkt 4, sondern auch den Punkt 5.

Sektionsrat Dr. v. **Fries**: Ich möchte auf ein Moment aufmerksam machen, welches das Ministerium des Innern und die Verwaltungsbehörden betrifft. Ich stehe diesem Rekursrechte der Genossenschaften nicht sehr sympathisch gegenüber, weil schon nach § 1 der Eintritt der Rechtskraft wesentlich hinausgeschoben würde und weil die politischen Behörden, welche mit Geschäften aller Art außerordentlich belastet werden, durch diese Neuerung im Gesetze eine weitere wesentliche Belastung erfahren würden, nachdem es nicht zweifelhaft ist, daß die Genossenschaften von diesem Rekursrechte in sehr weitgehendem Maße Gebrauch machen würden. Das ist das Moment der praktischen Verwaltung, auf welches die Aufmerksamkeit der Herren zu lenken ich mich verpflichtet gefühlt habe.

Referent: Ich möchte nur darauf hinweisen, daß Herr Direktor Glaser sich in einem Irrtum befindet, wenn er glaubt, daß durch die Streichung aller dieser Punkte bezüglich des Rekursrechtes etwas Gutes geschehen würde. Ich glaube das Gegenteil. Wenn man nur Punkt 4 fallen läßt, ist zu erwarten, daß der Verwaltungsgerichtshof die Bestimmung der Gewerbeordnung sich gegenwärtig halten wird und er wird, wenn verschiedene andere Fälle vorliegen, wo das Rekursrecht angewendet wird, bezüglich des Punktes 4 aber keiner entscheiden, daß diesbezüglich kein Rekursrecht bestehe. Das ist der Hintergedanke dieses Antrages.

Wenn man das Ganze streicht, wird der gegenwärtige Zustand aufrecht erhalten, wo in jedem Falle das Rekursrecht eintritt. Auch bei Punkt 5 befindet sich Herr Glaser in einem Irrtum. Auch hier existiert der Verwaltungsgerichtshof. Er hält sich überall für kompetent und das aus der Welt zu schaffen, ist aussichtslos. Ich glaube, es geht höchstens bei Punkt 4 und das hat den Vorteil, daß der Verwaltungsgerichtshof bezüglich dieses Punktes das Rekursrecht auch nicht zugestehen wird und ich glaube daher, auf meinem Antrage beharren zu müssen.

Mitglied **Glaser**: Nach diesen Ausführungen bleibt mir nichts übrig, als meinen Antrag auf Streichung des ganzen Paragraphen aufrecht zu erhalten.

Sektionsrat Dr. **Müller**: Ich möchte nur zur Richtigstellung folgendes bemerken: Ich habe meine Auffassung nicht zur Gänze auf Alinea 4 des § 1 basiert, sondern nur bezüglich des Punktes 4. Auch ist in der Organisation der Handels- und Gewerbekammern und der Genossenschaft ein wesentlicher Unterschied. Die Handelskammern empfangen ihre Organisation durch eine Spezialgesetzgebung und die Genossenschaft ist vermögensrechtlich interessierte Partei, die mit den Umlagen ꝛc. in Betracht kommt. Das ist ein sehr wesentlicher Unterschied. Die eine ist auf

Digitized by Google

Grund der Verfassung berufen, mitzusprechen, die andere auf Grund vermögens- und öffentlichrechtlicher gewerbepolitischer Momente. Um alle Unklarheiten zu beseitigen, müssen wir die Bestimmung in das Gesetz aufnehmen.

Sektionsrat Dr. v. **Fries**: Vom Standpunkte des Ministeriums des Innern möchte ich bemerken, daß ich die Ausführungen des Herrn Sektionsrates Müller in diesem Punkte nicht zu teilen vermag, vielmehr der Ansicht bin, daß die Analogie, welche Herr Ministerialrat Brosche herangezogen hat, vollkommen zutrifft. Allein ich glaube, daß zur Austragung dieser juristischen Frage hier nicht der Boden ist. Ich möchte nur auf den § 116 a zurückkommen und darauf aufmerksam machen, daß ein Unterschied ist, ob von der Judikatur der Behörden ein Recht anerkannt wird oder ob dieses Recht im Gesetze festgelegt ist. Die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist, wie wir auf anderen Gebieten wahrzunehmen schon Gelegenheit hatten, oft eine schwankende. Es ist immerhin ein grundlegender Unterschied, ob Sie das Rekursrecht hier im Gesetze festgelegt wissen wollen oder ob Sie es nach wie vor bei dem bisherigen Zustande bewenden und der Judikatur überlassen, so oder so zu entscheiden.

Vorsitzender: Wir schreiten zur Abstimmung. Der weitestgehende Antrag ist der des Direktors Glaser, dahingehend, daß § 116 a gestrichen werde. Ich bitte jene Herren, welche für diesen Antrag sind, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Mit 14 gegen 11 Stimmen angenommen.

Referent: Damit entfällt der Abänderungsantrag zu § 116 a, Punkt 5.

Bei § 119 wird der Antrag gestellt: Absatz 3, 4, 5, betreffend die Vertretung durch Delegierte, sei zu streichen. Es wird hier beantragt, daß die Genossenschaften, welche mehr als 500 Mitglieder zählen, das Recht erhalten sollen, sofern sie nicht mit Wahlen beschäftigt sind, sondern über andere Gegenstände zu beraten haben, Delegierte zu entsenden. Gegen diese Neuerung haben sich viele Stimmen geltend gemacht und es liegt auf der Hand, daß die praktischen Anschauungen, welche in solchen Fällen maßgebend sind, dieser Bestimmung entgegenstehen müssen, denn dann haben die Genossenschaftsmitglieder nur das Recht zu zahlen. Das Leben in den Genossenschaften ist ohnedies ein sehr schwach pulsierendes, daher es nicht wünschenswert ist, den Mitgliedern das Recht, dort ihre Stimme zu erheben, abzuschneiden, indem man nur Delegierte in den Genossenschaften zur Beratung zuläßt. Es ist ein Kardinalrecht eines jeden Mitgliedes, in der Genossenschaft zu sprechen und es ist immer noch die Frage, ob nicht ein anderer noch etwas besser wisse, wenn man auch die Besten zu Delegierten wählt, und bei der Institution der Delegierten suchen der jeweilige Vorsteher und sein Anhang sich an der Spitze zu halten und lassen nur diejenigen wählen, die mit ihnen gehen. Das ist gegen jedes demokratische Prinzip und es ist daher am Platze, diese Bestimmung fallen zu lassen. Bei Wahlen waren bisher Delegierte zulässig, das ist aber jetzt ausgeschlossen und bei allen anderen Gelegenheiten ist die Beteiligung ohnehin immer sehr schwach gewesen.

Daher empfehle ich Ihnen diesen Antrag, dem sich auch die Wiener Handelskammer angeschlossen hat, auf das wärmste.

Vorsitzender: Angenommen.

Referent: Zu § 119 a, Absatz 7, wird beantragt:

§ 119 a, Absatz 7, habe zu lauten:

„Falls die einberufene Genossenschaftsversammlung beschlußunfähig geblieben ist, so ist eine neue Versammlung mit derselben Tagesordnung einzuberufen, welche ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Mitglieder über das vorliegende Programm gültig beschließen kann. Die Beschlüsse werden mit absoluter Stimmenmehrheit gefaßt.

Zur Vornahme der im § 119 b, Punkt b, bezeichneten Wahlen kann bei Genossenschaften, welche mindestens 1000 Mitglieder zählen oder deren Sprengel sich über mehrere Gemeinden erstreckt, durch Statut bestimmt werden, daß diese Wahlen auch in mehreren Wahllokalitäten, jedoch nur an einem und demselben Wahltage vorgenommen werden dürfen, wobei die Wahlberechtigten nach ihrer örtlichen Zugehörigkeit oder in alphabetischer Gruppierung zugelassen werden."

Die Bestimmung mit der Wartezeit von einer Stunde hat den Nachteil, daß dann die Mitglieder schon von vornherein um eine Stunde zu spät kommen. Diese Bestimmung ist also nicht zweckmäßig und ich empfehle den Antrag.

Vorsitzender: Angenommen.

Referent: Zu § 119 d werden Zusätze beantragt, welche lauten sollen:

„Das von der Genossenschaftsversammlung systemisierte Hilfspersonal steht unter der Disziplinargewalt des Vorstehers.

Die Genossenschaftsvorstehung bestellt und entläßt das Hilfspersonal.

Als Genossenschaftssekretäre und Kassenorgane dürfen nur vertrauenswürdige Organe bestellt werden, welche von der Gewerbebehörde zu beeidigen sind."

Digitized by Google

Die Textierung des Regierungsentwurfes geht zu weit; es wird nämlich ein Nachweis der Befähigung verlangt, und das ist namentlich auf dem Lande sehr schwer, wo gewöhnlich mit einer Schreibkraft das Auslagen gefunden werden muß und die Mittel zur Bezahlung eines befähigten Sekretärs der Genossenschaft nicht zur Verfügung stehen.

Vorsitzender: Angenommen.

Referent: Bei § 120, Gehilfenversammlung, wird beantragt, die Absätze 5, 6 und 7 zu streichen. Es sind das wieder Bestimmungen, welche die Delegierteninstitution betreffen und in Konsequenz des früheren Beschlusses auch hier entfallen müßten. Die Gehilfen sind selbstverständlich gegen diese Einrichtung.

Der letzte Absatz des § 120 soll lauten:

„Hinsichtlich der Beschlußfähigkeit der Gehilfenversammlung und der durch dieselbe vorzunehmenden Wahlen haben die Bestimmungen des § 119 a analog zur Anwendung zu kommen."

Das sind nämlich die Bestimmungen, welche die Genossenschaftsversammlung und ihre Wahlen betreffen.

Vorsitzender: Angenommen.

Referent: Bei § 120 a wird für Punkt c folgende Fassung beantragt:

„Die Wahl des Obmannes, des Obmannstellvertreters, der Mitglieder des Gehilfenausschusses und der Ersatzmänner derselben."

Das ist eine Abänderung, die der Ablehnung von Delegierten entspricht.

Vorsitzender: Angenommen.

Referent: Der vorletzte Absatz des § 120 a soll lauten:

„Die Wahlen sind von den stimmberechtigten Gehilfen in der statutarisch festgestellten Weise vorzunehmen. Jedenfalls sind bei Wahlen die Stimmzettel von den Wahlberechtigten persönlich in den Wahllokalen abzugeben."

Vorsitzender: Angenommen.

Referent: Für § 130 b wird folgende Fassung beantragt:

„Die Gewerbebehörde kann vorschreiben, daß die ertragbringenden genossenschaftlichen Vermögensbestände, die nicht für laufende Verwaltungsauslagen bestimmt sind oder zur materiellen Förderung der gemäß § 115 v errichteten Unterstützungskassen und wirtschaftlichen Unternehmungen verwendet werden, pupillarsicher angelegt und entsprechend verwahrt werden."

Es handelt sich hier um die Einschaltung der Worte: „oder zur materiellen Förderung der gemäß § 115 v errichteten Unterstützungskassen und wirtschaftlichen Unternehmungen verwendet werden." Denn wenn die Genossenschaft in dieser Richtung eine erfolgreiche Tätigkeit entwickeln soll, so müßte ihr doch eingeräumt werden, auch etwas Vermögen dafür aufzuwenden.

Vorsitzender: Angenommen.

Referent: § 130 i soll lauten:

„Sofern ein statutenmäßig auf das Gebiet eines politischen Bezirkes beschränkter Genossenschaftsverband (Bezirksverband) mindestens zwei Drittel aller Genossenschaften oder alle für die handwerksmäßigen Gewerbe bestehenden Genossenschaften dieses Bezirkes, in beiden Fällen jedoch nicht weniger als drei Genossenschaften mit dem Sitze in diesem Bezirke umfaßt, bildet sein Ausschuß einen Beirat der Gewerbebehörde, dessen Kompetenz im Verordnungswege bestimmt wird."

Das ist eine neue Bestimmung, die analog dem Antrage der Regierung aufgenommen wird und bei der hier nur eine mehr stilistische Klarstellung erfolgt wie auch seitens der Regierung, glaube ich, anerkannt werden dürfte. Im allgemeinen kann man gegen einen solchen Beirat, der schon lange verlangt wird, kaum Einwendungen erheben.

Vorsitzender: Angenommen.

Referent: § 130 l, Absatz 4, hätte zu lauten:

„Dieselbe kann zur Überwachung eines gesetzmäßigen Vorganges beim Verbande einen eigenen Kommissär bestellen und hat über Beschwerden gegen Beschlüsse der Verbandsversammlung oder des Ausschusses, welche binnen längstens 14 Tagen nach der Beschlußfassung eingebracht werden müssen, nach Einvernehmung beider Teile die Entscheidung zu treffen."

Im Regierungsentwurf ist hier nämlich kein Termin für die Einbringung solcher Beschwerden angegeben. Es ist aber doch zweckmäßig, daß der Ausschuß einmal weiß, wann ein Beschluß gültig wird. Daher wird die Frist von 14 Tagen beantragt.

Digitized by Google

Vorsitzender: Angenommen.

An dieser Stelle habe ich den Herren mitzuteilen, daß von Herrn Kammerrat Emmert zu § 130m ein vierter Absatz beantragt wird, welcher lauten soll:

„Gegen die Entscheidung der Landesbehörde ist der Genossenschaftsvorstehung anheimgestellt, im gewöhnlichen Administrativwege zu rekurrieren."

Mitglied Kammerrat **Emmert:** Die Bitte nach diesem Zusatze wurde nämlich von den wenigen Genossenschaften, die bei uns in Südtirol existieren, gestellt, damit bei einer Auflösung die Genossenschaft im administrativen Wege dagegen rekurrieren könne.

Referent: Einverstanden.

Vorsitzender: Der Zusatzantrag Emmert ist angenommen.

Referent: § 131 betrifft die Strafen. Da heißt es in dem Regierungsentwurfe:

„Die Übertretungen der Vorschriften der Gewerbeordnung und der auf Grund derselben erlassenen Verordnungen werden bestraft u. s. w."

Das ist etwas Neues. Erlassene Verordnungen können von Gerichts wegen wieder aufgehoben werden. Wenn nun die Bestrafung schon früher eintritt, ehe die gerichtliche Feststellung der Gültigkeit der Verordnung erfolgt ist, so kann es geschehen, daß jemand — auch mit Arrest — bestraft wird, während die Verordnung nachher für ungültig erklärt wird. Es ist auch nicht einzusehen, warum diese Bestimmung notwendig ist. Es wird deshalb ihre Weglassung beantragt.

Im ganzen hätte § 131 zu lauten:

„Die Übertretungen der Vorschriften der Gewerbeordnung werden bestraft:

a) mit Verweisen;

b) mit Geldbußen von 2 bis 2000 K;

c) mit Arrest von sechs Stunden bis zu drei Monaten;

d) mit Entziehung der Gewerbeberechtigung für bestimmte Zeit oder für immer."

Im Punkte b wird hier auch das Minimum mit 2 K angegeben. Im Punkte c geht der Regierungsentwurf bis zu sechs Monaten. Einer solchen Erhöhung der Arreststrafen ist nicht zuzustimmen, während die Erhöhung der Geldstrafen gegenüber dem gegenwärtigen Zustande mitunter nicht als unberechtigt zu erklären ist, weil es doch immer auf die Vermögensverhältnisse des Betreffenden ankommt und Fälle sich ereignen, wo die Übertretungen sehr bedeutende sind, so daß auch die Geldstrafe dem angemessen sein muß.

Mitglied **Glaser:** Verzeihen Sie, wenn ich mir hier den Antrag erlaube, den odiosen Arrest abzuschaffen oder uns wenigstens nicht dafür auszusprechen. Es ist freilich richtig, daß, wenn gleich nach den Geldstrafen die Entziehung der Gewerbeberechtigung kommt, dies für den Betreffenden vielleicht noch schlimmer ist als der Arrest, weil er dann hungern muß. Gegen ganz renitente Leute muß es ja schließlich Mittel geben, aber für den Arrest bin ich nicht. Wir Industrielle sollen wenigstens die Tolerantesten sein. Vielleicht streichen wir den Arrest?

Referent: Die Arreststrafen werden gegenüber dem Regierungsentwurfe ohnedies schon herabgesetzt. Aber beim Arreste zu bleiben, würde ich doch beantragen.

Es ist nicht gut anders möglich. Die Arreststrafen bestehen jetzt auch schon. Was wollen Sie denn bei dem Hilfsarbeiter machen, der kein Geld hat? Andrerseits beschweren sich auch die Gehilfen, daß bei den Unternehmern niemals die Arreststrafe eintritt, daß sie allein die Arreststrafen tragen müssen. Nachdem die Arreststrafe schon in der heutigen Gewerbeordnung bestanden hat, glaube ich kaum, daß ihre Beseitigung zu verlangen ist, wenigstens nicht mit Aussicht auf irgend welchen Erfolg.

Vorsitzender: Ich bringe den Referentenantrag zu § 131 zunächst bis inklusive Punkt b zur Abstimmung. Sind die Herren dafür? *(Nach einer Pause:)* Angenommen.

Mitglied Dr. **Frieß:** Punkt c könnte mit Punkt b in folgender Weise verbunden werden:

„Mit Geldbußen von 2 bis 2000 K, im Nichteinbringungsfalle mit Arrest von sechs Stunden bis zu drei Monaten."

Vorsitzender: Akkomodiert sich Herr Direktor Glaser diesem Vorschlage?

Mitglied **Glaser:** Im § 135 ist ohnehin ausgesprochen, daß im Nichteinbringungsfalle die Geldstrafe in eine Arreststrafe umgewandelt wird.

Referent: Ich kann mich auch diesem Antrage nicht anschließen. Es handelt sich nicht nur um die Fälle der Uneinbringlichkeit der Geldstrafe, sondern auch dann, wenn jemand fortgesetzt Übertretungen, die mit Geld bestraft werden, begangen hat, muß man zu schärferen Strafen, zum Arreste greifen. Wenn jemand immer wieder dasselbe Delikt begeht, ist die Arreststrafe wohl am Platze.

Vorsitzender: Der Anschauung des Herrn Referenten könnte durch folgende Fassung Rechnung getragen werden:

„Mit Geldbußen von 2 bis 2000 K, im Nichteinbringungsfalle oder im Falle der öfteren Wiederholung mit Arrest von sechs Stunden bis zu drei Monaten."

Es müßte aber ausdrücklich präzisiert werden, daß diese Arreststrafe nur im Falle der öfteren Wiederholung eintritt.

Mitglied Dr. **Frieß:** Die Einwendung, daß man schärfere Mittel haben muß, ist nicht am Platze. Man hat ja das schärfere Mittel der Entziehung der Gewerbeberechtigung. Man wird ihn mit immer höheren Geldstrafen belegen und wenn er dann auch nicht pariert, wird man ihm für ein halbes Jahr die Gewerbeberechtigung entziehen. Sündigt er wieder und ist er unverbesserlich, wird man sie ihm für immer entziehen, aber die diffamierende Arreststrafe sollten wir nicht aussprechen.

Vorsitzender: Es handelt sich darum, die Punkte b und c nach dem Antrage Frieß zu verbinden:

„Mit Geldstrafen von 2 bis 2000 K, im Nichteinbringungsfalle mit Arrest von sechs Stunden bis zu drei Monaten."

Sind die Herren hiemit einverstanden? *(Nach einer Pause:)* Angenommen.

Punkt d: „Mit Entziehung der Gewerbeberechtigung für bestimmte Zeit oder für immer." *(Nach einer Pause:)* Angenommen.

Referent: Bei § 135 wird beantragt:

§ 135 habe zu lauten:

„Wegen Übertretungen der Vorschriften der Gewerbeordnung sind in der Regel zunächst Geldbußen zu verhängen. Unter erschwerenden Umständen können auch Arreststrafen verhängt werden.

Bei Zahlungsunvermögen ist die Geldstrafe in eine Arreststrafe umzuwandeln, in welchem Falle für je 20 K Geldbuße Ein Tag Arrest zu berechnen ist."

Im Regierungsentwurfe sind für einen Tag 10 K berechnet, was den heutigen Verhältnissen wohl nicht entspricht. Ich beantrage daher die Annahme der Verdoppelung.

Mitglied Dr. **Frieß:** Nach unserem Beschlusse bei den früheren Paragraphen würde der erste Absatz des § 135 damit in Widerspruch stehen. Denn da wir die Arreststrafe als primäre Strafe ausgeschlossen haben, müßte der erste Absatz geändert werden, und der zweite Absatz hätte zu lauten: Für die Berechnung der Arreststrafe im Nichteinbringungsfalle der Geldstrafe . . . .

Vorsitzender: Die Bestimmung verhindert ja die Strafe der Verweise. Es müßte heißen: Bei Übertretungen sind zuerst Verweise, dann Geldstrafen zu verhängen. Im Nichteinbringungsfalle sind die Geldstrafen in Arrest umzuwandeln.

Mitglied Kommerzialrat **Gerhardus:** § 135 könnte gänzlich entfallen, wenn wir im § 131 sagen würden: Zunächst mit Verweisen, dann mit Geldstrafen und schließlich mit Entziehung der Gewerbeberechtigung.

Referent: Dann müßte eine Ergänzung des § 131 eintreten, in welcher gesagt wird, daß im Nichteinbringungsfalle Arrest zu verhängen und für je 20 K ein Tag Arrest zu berechnen ist.

Vorsitzender: Ich bringe die Anträge Gerhardus und Kitschelt zur Abstimmung. *(Nach einer Pause:)* Angenommen.

Herr Kohnberger hat zu § 137 den Antrag gestellt bezüglich der Entziehung des Rechtes, Lehrlinge zu halten. Das ist aber hier schon enthalten, denn es heißt: Entziehung des Rechtes, Lehrlinge oder jugendliche Hilfsarbeiter zu halten. Seine zweite Anregung ging dahin, Lehrlingsinspektoren zu schaffen.

Referent: Ich glaube, daß der Industrierat nicht berufen ist, diese Frage zu regeln. *(Zustimmung.)*

Vorsitzender: Ich glaube also, wir überlassen diese Anregung einem anderen Forum.

Referent: Wir kommen zu § 151.

Von dem Grundsatze ausgehend, daß die Strafen in jene Unterstützungs- und Krankenkassen fließen sollen, an deren Erhaltung der Straffällige als Mitglied oder Angehöriger einer Genossenschaft oder als außerhalb eines genossenschaftlichen Verbandes Stehender das meiste Interesse haben sollte, wird folgende Fassung des dritten Absatzes vorgeschlagen:

„Sie fließen, wenn der Straffällige als Mitglied einer Genossenschaft angehört, in die Meisterunterstützungskasse, in deren Ermanglung in die Meisterkrankenkasse, mangels dieser in die Lehrlingskrankenkasse, und wenn eine solche nicht besteht, in die Gehilfenkrankenkasse. Ist der Straffällige Angehöriger einer Gnossenschaft, in die Gehilfenkrankenkasse.

In allen sonstigen Fällen fließen diese Strafbeträge in den Reservefonds jener Bezirkskrankenkasse, in deren Sprengel sich der gewerbliche Standort des Straffälligen oder das Unternehmen befindet, in welchem der straffällige Hilfsarbeiter in Arbeit steht."

Digitized by Google

Vorſitzender: Ich bringe den Antrag zur Abſtimmung. *(Nach einer Pauſe:)* Auch dieſe Beſtimmung iſt gemäß dem Antrage des Referenten angenommen.

Meine Herren! Es obliegt mir und drängt mich geradezu, dem verehrten Herrn Referenten unſeren allerwärmſten Dank auszuſprechen. *(Beifall.)* Er hat ſich der Mühe nicht einmal unterzogen, über die Gewerbereform zu referieren, ſondern er war mehrmals dazu veranlaßt und dieſe mehrfache Arbeit verdient unſeren wärmſten Dank und Anerkennung. *(Lebhafter Beifall.)*

Referent: Ich danke den Herren und bitte Sie, verſichert zu ſein, daß ich immer bemüht ſein werde, meine Kräfte in den Dienſt des Induſtrierates zu ſtellen.

Vorſitzender: Ich möchte eine Anfrage an die Vertreter des Handelsminiſteriums richten. Ich habe in Erfahrung gebracht, daß die Reformvorlage des VI. Hauptſtückes der Gewerbeordnung ſozuſagen fix und fertig iſt. Ich ſtelle das Erſuchen, wenn das der Fall ſein ſollte, es dem Induſtrierate jedenfalls rechtzeitig zur Begutachtung vorzulegen, ehe es noch einen anderen Weg genommen hat, damit der Induſtrierat in die Lage komme, ſein Gutachten rechtzeitig abzugeben.

Sektionschef Dr. **Haſenöhrl:** Ich glaube, daß dieſer Anfrage ein Mißverſtändnis zu Grunde liegt. Die Regierung hat in Ausſicht genommen, jetzt zunächſt jene Teile der Gewerbeordnung, welche ſich auf das Kleingewerbe, insbeſondere auf die Genoſſenſchaften und das Lehrlingsweſen beziehen, einer gründlichen Reform zu unterziehen. Bei dem langſamen Gange der Geſetzgebung iſt keine Ausſicht vorhanden, daß dieſe Aktion raſch zu Ende geführt wird. Ehe dies nicht geſchehen iſt, kann nicht in Ausſicht genommen werden, weitere Teile der Gewerbeordnung einer umfaſſenden Reform zu unterziehen. Dagegen iſt im Abgeordnetenhauſe eine Geſetzesvorlage eingebracht worden, welche mit dem Handelsgeſetzbuch in Verbindung ſteht und ſich auf das kaufmänniſche Hilfsperſonal bezieht. Im Zuſammenhange mit einer Novelle zum Handelsgeſetzbuch iſt eine Novelle zum VI. Hauptſtück der Gewerbeordnung eingebracht worden, welche die Verhältniſſe des erwähnten Perſonals regelt und dieſer Entwurf wurde bereits vom Induſtrierate einer Begutachtung unterzogen. Es wird alſo zunächſt die parlamentariſche Beratung über dieſe Novelle abgeſchloſſen werden müſſen, ehe weitere Aktionen auf dieſem Gebiete in Angriff genommen werden können.

Vorſitzender: Ich danke dem Herrn Sektionschef für die freundlichen Aufklärungen.

7.

Bericht der II. Abteilung über den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung.

Der vorliegende Gesetzentwurf, welcher vorerst den Handels- und Gewerbekammern zur Begutachtung übermittelt wurde, umfaßt eine Reihe von Bestimmungen, welche, zum Teile auf den Erfahrungen fußend, die seit den letzten Gewerbenovellen gewonnen wurden, Abänderungen oder Ergänzungen betreffen, mit denen die Reform der Gewerbeordnung im Sinne der seit 20 Jahren maßgebend gewordenen Prinzipien fortgeführt werden soll. Zu den wichtigsten Bestimmungen zählen die Verschärfungen des Befähigungsnachweises für die Absolventen von Fachschulen (§ 14, Absatz 5), dann jene für Frauen, welche das Kleidermachergewerbe anmelden (§ 14, letzter Absatz), ferner sollen die offenen Handelsgesellschaften, sowie die Kommanditgesellschaften den Befähigungsnachweis mindestens durch einen vertretungsbefugten Gesellschafter zu erbringen haben, wenn sie ein handwerksmäßiges Gewerbe anmelden (§ 14 a).

Dem Handelsgewerbe sind Beschränkungen für den Kleider- und Schuhwarenhandel zugedacht, welche in dem Verbot zum Maßnehmen, sowie zur Vornahme von Abänderungen und zur Übernahme von Reparaturen bestehen (§ 38, Absatz 5).

Die Dienst- und Stellenvermittlung, welche bisher von der Gewerbeordnung ausgenommen ist, findet ihre Regelung in der Form eines konzessionierten Gewerbes (§ 21 a bis 21 f).

In Bezug auf das Lehrlingswesen ist die Einführung der schriftlichen Form des Lehrvertrages (§ 99) und jene der obligatorischen Lehrlingsprüfungen für die handwerksmäßigen Gewerbe hervorzuheben.

Der Ausgestaltung des Genossenschaftswesens gelten zahlreiche Bestimmungen, welche

die Berechtigung zur Feststellung von Vorschriften über die Arbeitsbedingungen (Arbeitszeit, Entlohnung und Kündigung [§ 114 a]),

ferner die Errichtung von Zwangskassen zur Versicherung der Genossenschaftsmitglieder auf Kranken- und Begräbnisgeld (§ 115 b),

die Vorschriften über die Arbeitsvermittlung (§ 116),

die behördliche Beaufsichtigung der Genossenschaften (§ 127),

endlich die Einführung von Genossenschaftsinstruktoren (§ 127 a) und einer Organisation der Genossenschaftsverbände (§ 130 a bis 130 m), deren Ausschüsse unter bestimmten Voraussetzungen den Beirat der Gewerbebehörde bilden sollen (§ 130 i), zum Gegenstande haben.

Schließlich werden die Strafen auch auf die auf Grund der Gewerbeordnung erlassenen Verordnungen ausgedehnt und gleichzeitig einer bedeutenden Erhöhung unterzogen (§ 131 bis 135).

Die Absicht der Regierung, der durch die Beschlüsse der Gewerbetage bekannten Gewerbepolitik mit dieser Gesetzesvorlage das möglichste Entgegenkommen zu beweisen, ist kaum zu verkennen. Daß aber die Regierung in diesem Bestreben die Grenzen, welche durch die Rücksicht auf die Entwicklung der Industrie gezogen sind, nicht überschritten hat, dürfte ihr die Anerkennung mindestens jener industriellen Kreise sichern, welche diese Tendenzen nicht grundsätzlich verurteilen. Aber auch die Kleingewerbetreibenden, welche von der Gewerbeordnung nicht mehr erwarten, als sie bieten kann, nämlich die Regelung der Bedingungen zur ungestörten Ausübung eines Gewerbes, können diesem Gesetzentwurf nicht unbefriedigt gegenüberstehen. Die Aussicht auf lohnende Arbeit, welche die Gewerbetreibenden so dringend brauchen, läßt sich leider durch keine Reform der Gewerbeordnung sicherstellen. Dazu bedarf es der Hebung des Volkswohlstandes, welcher die Kaufkraft erhöht und das Ergebnis des erfolgreichen Zusammenwirkens aller produzierenden Kräfte des Volkes ist, wenn diese durch eine von der Regierung und der Volksvertretung geförderte einsichtsvolle Wirtschaftspolitik bei entsprechender Schonung der Steuerkraft unterstützt werden.

Ein Irrtum ist es aber, wenn von Beschränkungen der Industrie und des Handels die Hebung des Kleingewerbes erwartet wird, denn nur dann, wenn Landwirtschaft, Industrie und Handel blühen, wird auch das Kleingewerbe seine Rechnung finden können.

Von diesen Gesichtspunkten aus wird nun auf Grund der in der am 3. Oktober 1904 abgehaltenen 2. Sitzung der II. Abteilung durchgeführten Beratung und im Sinne der seitens derselben gefaßten Beschlüsse in die Erörterung der Einzelbestimmungen dieses Gesetzentwurfes, insofern dieselben der Abteilung zu Bemerkungen Anlaß bieten beziehungsweise abänderungsbedürftig erscheinen, eingegangen.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.
Artikel I.	
In Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung (kaiserliches Patent vom 20. Dezember 1859, R. G. Bl. Nr. 227, Gesetze vom 15. März 1883, R. G. Bl. Nr. 39, vom 8. März 1885, R. G. Bl. Nr. 22, und vom 23. Februar 1897, R. G. Bl. Nr. 63) haben an Stelle der nachfolgend bezeichneten Paragraphen, beziehungsweise als Zusätze und Einschaltungen zu einzelnen Paragraphen der Gewerbeordnung die nachstehenden Bestimmungen zu treten:	
§ 12.	
Absatz 3.	Zu § 12, Absatz 3.
Zwei oder mehrere Gewerbe dürfen in eine Anmeldung nicht zusammengefaßt werden.)*	Mit der Abänderung der geltenden Bestimmung, wonach mehrere Gewerbe nur dann in eine Anmeldung nicht zusammengefaßt werden dürfen, wenn dieselben mit Rücksicht auf ihren Gegenstand oder die Betriebsart wesentlich verschieden sind, wird wohl den Gewerbebehörden die Prüfung jener Momente, welche die Zusammenfassung gestatten werden, erspart, aber den Gewerbetreibenden namentlich in kleinen Orten, wo mit dem Betriebe eines einzigen Gewerbes gewöhnlich keine Existenz gefunden werden kann, die Entrichtung einer mehrfachen Stempelgebühr auferlegt. Überdies wird die getrennte Anmeldung, wenigstens in der Praxis, nicht ohne Einfluß auf die Steuerbemessung bleiben können. Ob auch die Zusammenfassung zweier oder mehrerer Warengattungen bei Anmeldung eines Handelsgewerbes nicht zulässig sein soll, ist ungewiß. Doch würde dieses Verbot stets zur Anmeldung des Gemischtwarenhandels oder Gemischtwarenverschleißes drängen und daher nicht wünschenswert sein. Nachdem diese Gesetzesbestimmung bloß eine Vereinfachung in der Führung des Gewerbekatasters bezwecken könnte, welche für die Gewerbetreibenden aber nur nachteilig sein kann, wird von der II. Abteilung der Antrag gestellt: **Die vorgeschlagene neue Fassung des § 12, Absatz 3, sei unter Belassung der geltenden abzulehnen.**

*) Die im Regierungsentwurfe gegenüber den geltenden Bestimmungen vorgeschlagenen Abänderungen sind hier im Drucke durch *Kursivschrift*, die dem gegenüber von der II. Abteilung gestellten Anträge durch **fette** Schrift gekennzeichnet.

Regierungsentwurf.

§ 14.

Zum Antritte von handwerksmäßigen Gewerben ist unter Beobachtung der Vorschriften der § 11, 12 und 13 überdies der Nachweis der Befähigung erforderlich.

Derselbe hat einerseits den Nachweis der ordnungsmäßigen Beendigung des Lehrverhältnisses durch Beibringung des von der Genossenschaftsvorstehung ausgestellten Lehrbriefes oder, wenn der Lehrherr einer Genossenschaft nicht angehört, des von der Gemeindebehörde bestätigten Lehrzeugnisses beziehungsweise der Lehrzeugnisse (§ 104), anderseits den Nachweis einer mehrjährigen Verwendung als Gehilfe in dem betreffenden Gewerbe oder in einem diesem Gewerbe analogen Fabriksbetriebe durch Beibringung des Arbeitszeugnisses beziehungsweise der Arbeitszeugnisse (§ 81) zu umfassen. Das Arbeitszeugnis ist von der Genossenschaftsvorstehung und, wenn der Arbeitgeber einer Genossenschaft nicht angehört, von der Gemeindebehörde zu bestätigen.

Anträge der II. Abteilung.

Zu § 14, Absatz 2.

Dieser Absatz enthält keine neue Bestimmung, sollte aber auf Grund der bisherigen Erfahrungen einer Abänderung hinsichtlich des Verwendungsnachweises von Gehilfen im Fabriksbetriebe unterzogen werden. Die Bestimmung, daß der Nachweis über die Verwendung als Gehilfe in dem betreffenden Gewerbe oder in einem diesem Gewerbe analogen Fabriksbetriebe zu erbringen sei, hat zur Folge, daß zum Beispiel der Schlosser, welcher in einer Spinnfabrik sämtliche Maschinen repariert, in manchen Fällen sich auch an der Herstellung neuer Maschinen beteiligt hat, den Befähigungsnachweis für das Schlossergewerbe nicht erlangen kann, weil eine Spinnfabrik nicht als ein dem Schlossergewerbe analoger Fabriksbetrieb betrachtet werden kann. Es ist dies um so ungerechter, als solche Arbeiter meist eine vielseitigere Ausbildung erlangen als in einer fabriksmäßig betriebenen Schlosserei, wo in der Regel die größte Arbeitsteilung wegen der Massenerzeugung eingeführt ist. Da es in solchen Fällen doch nur darauf ankommen kann, daß die Verwendung im Fabriksbetriebe von gleicher Art ist wie diejenige, welche für den Betrieb des anzutretenden Gewerbes maßgebend ist, wäre die Analogie in der Art der Verwendung des Gehilfen, nicht aber hinsichtlich der Betriebsstätte, wo dieselbe stattgefunden hat, zu fordern.

Die Herren Vertreter des Handelsministeriums haben jedoch ihre Bedenken gegen eine solche Abänderung mit dem Hinweis darauf geäußert, daß damit der Grundsatz der Parität zwischen Großindustrie und Kleingewerbe verletzt, sowie auch eine Begünstigung der Großindustrie Platz greifen würde, da Hilfsbetriebe auch beim entwickelten Kleinbetriebe vorkommen. Ein Widerspruch mit dem gegenwärtigen Gesetz, welches nur die Verwendung im Hauptbetriebe als Befähigungsnachweis anerkennt, würde aber selbst dann bestehen, wenn dieser Grundsatz auf alle Gewerbe angewendet werden sollte.

Die II. Abteilung konnte jedoch diese Bedenken nicht teilen, da es ihr ferne liegt, die Begünstigung, welche dem Hilfsarbeiter in Bezug auf das Arbeitszeugnis bei einer dem Gewerbebetriebe analogen Verwendung im Fabriksbetriebe zugedacht wird, den kleingewerblichen Hilfsbetrieben versagen zu wollen, obgleich das Bedürfnis hiezu weit geringer als für Fabriksbetriebe ist. Derartige Hilfs- und Nebenbetriebe kommen eben beim kleingewerblichen Betriebe am

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

Die Bestimmung der Zahl der Jahre, welche der Bewerber sich als Lehrling sowie als Gehilfe *beziehungsweise Fabriksarbeiter* verwendet haben muß, erfolgt im Verordnungswege durch den Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer und der betreffenden Genossenschaften.

An Stelle des *Lehrbriefes beziehungsweise des Lehrzeugnisses* kann ein Zeugnis über den mit Erfolg zurückgelegten Besuch einer gewerblichen Unterrichtsanstalt treten, in welcher eine praktische Unterweisung und fachgemäße Ausbildung im betreffenden *handwerksmäßigen* Gewerbe erfolgt.

Anträge der II. Abteilung.

Lande nicht vor, und in Städten braucht ein Hilfsarbeiter sich nicht dauernd auf ein solches Arbeitsverhältnis zu beschränken.

Von einem Herrn Vertreter des Handelsministeriums wurde dabei auf den § 129 der Gewerbeordnung des Deutschen Reiches hingewiesen, welcher mit den Worten beginnt: „Die Zurücklegung der Lehrzeit kann auch in einem dem Gewerbe angehörigen Großbetriebe erfolgen" und hiezu bemerkt, daß bei dieser viel strengeren Fassung von „Analogie" keine Rede sei.

Die Abteilung, welche diesen Vergleich nicht zutreffend finden konnte, da die reichsdeutsche Gewerbeordnung den Befähigungsnachweis, der die einzige Veranlassung zu der beantragten Abänderung des § 14, Absatz 2, bildet, überhaupt nicht kennt, diese Abänderung aber auch nicht das Lehrzeugnis betrifft, hat daher die unveränderte Annahme des Referentenantrages beschlossen, welcher lautet:

Derselbe hat den Nachweis

a) der ordnungsmäßigen Beendigung des Lehrverhältnisses durch Beibringung des von der Genossenschaftsvorstehung ausgestellten Lehrbriefes oder, wenn der Lehrherr einer Genossenschaft nicht angehört, des von der Gemeindebehörde bestätigten Lehrzeugnisses beziehungsweise der Lehrzeugnisse (§ 104),

b) einer mehrjährigen Verwendung als Gehilfe in dem betreffenden Gewerbe, oder einer diesem Gewerbe analogen Verwendung im Fabriksbetriebe durch Beibringung des Arbeitszeugnisses beziehungsweise der Arbeitszeugnisse zu umfassen. Das Arbeitszeugnis ist von der Genossenschaftsvorstehung und, wenn der Arbeitgeber einer Genossenschaft nicht angehört, von der Gemeindebehörde zu bestätigen.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

Wenn an einer solchen Anstalt eine praktische Unterweisung in dem betreffenden Fache durch mindestens vier Jahre oder, falls schon beim Eintritte in die Schule eine angemessene Praxis zur Bedingung gemacht wird, durch wenigstens zwei Jahre stattfindet, so wird für die Absolventen dieser Anstalt die im Sinne des Alineas 2 dieses Paragraphen für das betreffende Gewerbe vorgeschriebene Verwendungsdauer als Gehilfe beziehungsweise Fabriksarbeiter auf ein Jahr festgesetzt.

Die Bezeichnung der betreffenden Anstalten, sowie der Gewerbe, für welche die Zeugnisse der gedachten Anstalten *den Lehrbrief, beziehungsweise* das Lehrzeugnis *und eventuell auch die im Sinne des Alineas 2 dieses Paragraphen vorgeschriebene Verwendungsdauer als Gehilfe bis auf ein Jahr* zu ersetzen vermögen, erfolgt im Verordnungswege durch den Handelsminister im Einvernehmen mit dem *Minister für Kultus und Unterricht.*

Sofern dem Heere, der Kriegsmarine oder der Landwehr angehörige Personen während ihrer Präsenzdienstleistung ausschließlich zu bestimmten, im Heere und in der Landwehr vorkommenden gewerblichen Verrichtungen, welche den Gegenstand von handwerksmäßigen Gewerben ausmachen, verwendet werden, ist diese Zeit der Verwendung als Gehilfe in dem betreffenden handwerksmäßigen Gewerbe gleichzuhalten. Der gleiche Anspruch kommt Landsturmpersonen unter denselben Voraussetzungen rücksichtlich ihrer aktiven Dienstleistung zu. Die Vorschriften bezüglich der Ausstellung der den Arbeitszeugnissen gleichzuhaltenden Zertifikate über diese Verwendung werden im Verordnungswege erlassen.

Anträge der II. Abteilung.

Zu § 14, Absatz 7.

Zu den wenigen Bestimmungen, welche den Befähigungsnachweis im Hinblick auf die seit seiner Einführung gemachten Erfahrungen erleichtern sollen, gehört die, daß Militärpersonen, welche während ihrer Präsenzdienstleistung ausschließlich zu bestimmten gewerblichen Arbeiten, die in ein handwerksmäßiges Gewerbe fallen, verwendet wurden, diese Zeit wie die Verwendung als Gehilfe in diesem Gewerbe angerechnet werden soll.

Soweit diese Bestimmung solchen Militärpersonen zu gute kommen soll, welche das betreffende Gewerbe schon vor dem Eintritt in den Heeresdienst erlernt hatten, ist sie durchaus gerechtfertigt. Wenn aber Militärpersonen zu gewerblichen Arbeiten ohne Erlernung des betreffenden Gewerbes herangezogen wurden, so kann diese Verwendung nur eine untergeordnete, der Meisterlehre nicht gleichzustellende sein und daher zur Erlangung der Dispens vom Lehrzeugnis nicht hinreichend erscheinen. Die Erteilung der letzteren sollte daher für Militärpersonen nur auf Grund von Arbeitszeugnissen aus dem Gewerbe-, beziehungsweise Fabriksbetriebe zulässig sein.

Demgemäß wird beantragt:

§ 14, Absatz 7, sei durch folgenden Schlußsatz zu ergänzen:

Solche Zertifikate werden jedoch bei Ansuchen um Dispens von der Beibringung des Lehrzeugnisses (Absatz 10) nicht in Berücksichtigung gezogen.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

Der Verwendung als Lehrling oder Gehilfe in handwerksmäßigen Gewerben ist auch die Beschäftigung in Betrieben des Staates oder autonomer Verwaltungen, sowie in Hilfsanstalten der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen bei solchen Verrichtungen, welche den Gegenstand von handwerksmäßigen Gewerben ausmachen, gleichzuhalten. Die Vorschriften bezüglich der Ausstellung der erforderlichen Zeugnisse werden ebenfalls im Verordnungswege erlassen.

Um in besonders rücksichtswürdigen Fällen den Übergang von einem Gewerbe zu einem andern verwandten Gewerbe oder den gleichzeitigen Betrieb verwandter Gewerbe zu ermöglichen, wird die politische Landesbehörde ermächtigt, Inhabern handwerksmäßig betriebener *oder solcher konzessionierter Gewerbe, bezüglich welcher der Nachweis einer besonderen Befähigung gefordert erscheint (§ 23, Alinea 1)*, zu diesem Behufe die Dispens von der Beibringung des im Alinea 1 dieses Paragraphen geforderten Befähigungsnachweises nach *Anhörung der Handels- und Gewerbekammer und der betreffenden Genossenschaften* zu erteilen.

Ebenso wird die politische Landesbehörde ermächtigt, nach *Anhörung der Handels- und Gewerbekammer und der betreffenden* Genossenschaft ausnahmsweise von der Beibringung des *Lehrbriefes, beziehungsweise* des Lehrzeugnisses Umgang zu nehmen.

Die politische Landesbehörde kann nach Anhörung der vorerwähnten Korporationen auch von der Beibringung des Arbeitszeugnisses absehen, wenn die Verwendung in der vorgeschriebenen Zeitdauer als Gehilfe in dem betreffenden Gewerbe oder in einem diesem Gewerbe analogen Fabriksbetriebe in anderer Art nachgewiesen wird.

Personen, welche ein von ihnen früher betriebenes und dann zurückgelegtes Gewerbe, für welches sie bei der ersten Anmeldung den Nachweis der Befähigung erbracht hatten, neuerdings ausüben wollen, sind von dem neuerlichen Nachweise der Befähigung befreit.

Zum Antritte eines gemeiniglich von Frauen betriebenen handwerksmäßigen Gewerbes kann von der sich zum selbständigen Betriebe eines solchen Gewerbes meldenden Frauensperson der Befähigungsnachweis auch in anderer Weise erbracht werden. Wie dieser Nachweis erbracht wird, bleibt der freien Würdigung der Gewerbebehörde überlassen.

Die Bezeichnung der unter die Bestimmungen des vorhergehenden Absatzes fallenden Gewerbe erfolgt im Verordnungswege durch den Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammern und der betreffenden Genossenschaften.

Anträge der II. Abteilung.

Zu § 14, Absatz 11.

Mit Beziehung auf den Antrag zu Absatz 2 wird aus den gleichen Gründen beantragt:

§ 14, Absatz 11, habe zu lauten:

Die politische Landesbehörde kann nach Anhörung der vorerwähnten Korporationen auch von der Beibringung des Arbeitszeugnisses absehen, wenn die Verwendung in der vorgeschriebenen Zeitdauer als Gehilfe in dem betreffenden Gewerbe oder wenn eine diesem Gewerbe analoge Verwendung als Gehilfe im Fabriksbetriebe in anderer Art nachgewiesen wird.

Zu § 14, Absatz 14.

Die Bestimmung, daß die gemeiniglich von Frauen betriebenen handwerksmäßigen Gewerbe, für welche im Sinne des Absatzes 13 der Befähigungsnachweis in anderer als der im zweiten Absatze normierten Weise erbracht werden kann, im Verordnungswege bezeichnet werden sollen, könnte nur insoferne

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

Anträge der II. Abteilung.

gutgeheißen werden, als sich eine Erweiterung dieser Liste mit Rücksicht auf die im Laufe der Zeit neuentstehenden Gewerbe notwendig erweisen wird.

Aber ein Grund dafür, daß die Gewerbe, welche schon derzeit als gemeiniglich von Frauen betrieben gelten, nicht im Gesetze angeführt werden könnten, läßt sich nicht finden. Dagegen spricht die Gefahr, daß die Liste dieser handwerksmäßigen Gewerbe, deren Antritt den Frauen aus wichtigen sozialen Gründen erleichtert werden soll, im Verordnungswege eine Einschränkung erfahren könnte, wenn die jeweils hiezu ermächtigten Minister aus irgend welchen Gründen dies für zweckmäßig finden sollten, entschieden für die Aufstellung der Urliste im Gesetzeswege, während deren Erweiterung dem Verordnungswege vorbehalten bleiben soll.

Es erscheint sonach der Antrag begründet:

Die unter die Bestimmungen des vorhergehenden Absatzes fallenden Gewerbe sollen nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammern und der betreffenden Genossenschaften in das Gesetz aufgenommen werden. Der Handelsminister wird jedoch ermächtigt, die Liste dieser Gewerbe im Einvernehmen mit dem Minister des Innern nach Anhörung der bezeichneten Körperschaften durch die Einreihung neuentstandener Gewerbe zu ergänzen.

Zu § 14, Absatz 15.

Bei der Anmeldung des Kleidermachergewerbes durch Frauen ist in jedem Falle der Nachweis der ordnungsmäßigen Beendigung des Lehrverhältnisses zu erbringen. Im Verordnungswege kann durch den Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister für Kultus und Unterricht verfügt werden, daß dieser Nachweis durch ein Zeugnis über den mit Erfolg zurückgelegten Besuch bestimmter gewerblicher Unterrichtsanstalten, in welchen eine praktische Unterweisung und fachgemäße Ausbildung im Kleidermachergewerbe erfolgt, ganz oder teilweise ersetzt wird.

Die in diesem Absatze enthaltene Ausnahmsbestimmung, wonach bei Anmeldung des Kleidermachergewerbes durch Frauen in jedem Falle der Nachweis der ordnungsmäßigen Beendigung des Lehrverhältnisses zu erbringen ist, muß als eine empfindliche und nicht unbedenkliche Verschärfung des im Absatze 13 statuierten erleichterten Befähigungsnachweises angesehen werden.

Diese Ausnahme, welche den Kleidermachern zu gute kommen soll, ist aber ein Entgegenkommen, das denselben auf Kosten aller übrigen Inhaber der von Frauen gewöhnlich betriebenen Gewerbe gemacht wird, denn diejenigen Frauen, welche zum Gewerbebetriebe greifen, tun dies wohl selten zum Vergnügen, sondern um sich und ihren Angehörigen eine Existenz zu schaffen. Werden sie nun vom Kleidermachergewerbe durch die Erschwerung des Befähigungsnachweises abgedrängt, so müssen sie die Konkurrenz, von welcher die Kleidermacher befreit werden sollen, auf die anderen ihnen offen stehenden Gewerbe übertragen und die Inhaber dieser Gewerbe werden dieselbe Agitation zum Schutze ihres Gewerbes ergreifen müssen, welche die Kleidermacher mit einer

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

§ 14a.

Wenn eine offene Handelsgesellschaft ein handwerksmäßiges Gewerbe anmeldet, so hat mindestens ein Gesellschafter, welcher die Gesellschaft zu vertreten befugt ist, den für das betreffende Gewerbe erforderlichen Befähigungsnachweis zu erbringen. Diese Voraussetzung muß auch bei dem ferneren Betriebe des handwerksmäßigen Gewerbes durch eine offene Handelsgesellschaft mindestens bezüglich eines zur Vertretung der Gesellschaft befugten Gesellschafters jederzeit zutreffen.

Das Gleiche gilt bei Kommanditgesellschaften von jenen persönlich haftenden Gesellschaftern, welche die Gesellschaft zu vertreten berufen sind.

Der Betrieb von handwerksmäßigen Gewerben auf Grund von Anmeldungen, welche vor dem Wirksamkeitsbeginne dieses Gesetzes erfolgt sind, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

Anträge der II. Abteilung.

Beharrlichkeit verfolgt haben, die sie jetzt ans Ziel führen soll.

Den Weg der Ausnahmen zu Gunsten einzelner, wenn auch noch so bedürftiger Gewerbe, in die Gesetzgebung einzuführen, ist aber sehr bedenklich, denn bei den herrschenden Verhältnissen im Gewerbebetriebe kann derselbe nur die Unzufriedenheit aller jener steigern, welchen der gleiche Schutz nicht gewährt worden ist. Sind etwa die Witwen der Privatbeamten, denen der Ernährer entrissen wurde, die Töchter von Beamten und Gewerbetreibenden, welche eine Versorgung in der Ehe nicht finden können, nicht ebenso berücksichtigungswürdig als die Kleidermacher? Von ihnen zu verlangen, daß sie drei bis vier Jahre zu einem Kleidermacher in die Lehre treten, ist gewiß unbillig, denn wenn schon alle Bedenken überwunden werden können, welche sich zuweilen dem Eintritt eines Mädchens in ein gewerbliches Lehrverhältnis entgegenstellen, eine Witwe, die ihre Kinder zu ernähren und zu erziehen hat, wird dies gewiß nicht tun können.

Auch der Besuch von gewerblichen Unterrichtsanstalten für das Kleidermachergewerbe, deren Zeugnis jenes der Meisterlehre ganz oder teilweise ersetzen können soll, wird, da solche Schulen keine Subventionen erhalten, nur in großen Städten möglich sein und nicht zum geringen Teile von der Geneigtheit der betreffenden Minister, welche die Unterrichtsanstalten im Verordnungswege zu bestimmen haben sollen, abhängen.

Diese Gründe, sowie die Erwägung, daß es den Kleidermachern durch die besprochene Gesetzesbestimmung freigestellt wird, Frauenspersonen von der Meisterlehre in der Regel auszuschließen, rechtfertigen den Antrag:

§ 14, Absatz 15 sei zu streichen.

Zu § 14a.

Durch den Umstand, daß § 3 juristischen Personen, zu denen auch die offenen Handelsgesellschaften gezählt werden, gestattet, ein Gewerbe durch einen Stellvertreter oder Pächter zu betreiben, genießen dieselben eine der Tendenz des Befähigungsnachweises entgegenstehende Ausnahmsstellung, die dadurch beseitigt werden soll, daß bei Anmeldung eines handwerksmäßigen Gewerbes durch eine offene Handelsgesellschaft mindestens ein zur Vertretung derselben befugter Gesellschafter den für das betreffende Gewerbe erforderlichen Befähigungsnachweis zu erbringen hat. Die gleiche Bestimmung gilt für die zur Vertretung der Gesellschaft bestellten persönlich haftenden Gesellschafter von Kommanditgesellschaften.

Wenn auch zugegeben wird, daß die Forderung, wonach mindestens ein Gesellschafter beim Betriebe eines handwerksmäßigen Gewerbes durch eine Han-

Regierungsentwurf.

Anträge der II. Abteilung.

delsgesellschaft den Befähigungsnachweis besitzen müsse, dem Grundsatze des gleichen Rechtes für alle Gewerbetreibenden entspricht, so sprechen doch sehr gewichtige Gründe dagegen, daß der den Befähigungsnachweis besitzende Gesellschafter auch zur Vertretung der Gesellschaft befugt sein müsse. Die Handelsgesellschaften zum Betriebe eines handwerksmäßigen Gewerbes bedürfen zu ihrer Lebensfähigkeit stets der Vereinigung eines Fachmannes mit einer kapitalskräftigen, kaufmännisch geschulten Persönlichkeit, die für den Absatz der Erzeugnisse zu sorgen hat.

Dieser Gesellschafter bedarf zur Erfüllung seiner Aufgabe einer größeren Dispositionsfähigkeit nach außen und behält sich das Vertretungsrecht der Gesellschaft schon deshalb oft allein vor, weil er an der Erhaltung des eingebrachten Kapitals am meisten interessiert ist und zur Vertretung der die Gesellschaft belastenden Interessen aus der Kreditgewährung und -benützung weit mehr befähigt erscheint, als der bloß mit der Herstellung qualitätsmäßiger und preiswürdiger Waren beschäftigte Handwerksmeister.

Vom sachlichen Standpunkte besteht daher für den kaufmännischen Geschäftsleiter kein Bedürfnis für die Befähigung zum Handwerksbetriebe, wohl aber jenes zur Vertretung der Gesellschaft, während der Gesellschafter, welcher die Produktion leitet, wieder nur die technische Befähigung, aber kein Vertretungsrecht braucht, da er sich mit Geschäftsabschlüssen gewöhnlich nicht zu befassen hat. Es kann daher auch nicht Sache der Gesetzgebung sein, in die handelsgesetzlich geregelten Privatrechte der Mitglieder einer Handelsgesellschaft bestimmend einzugreifen. Ihre Aufgabe ist es vielmehr, den Inhabern der Firma zu überlassen, ihre Rechte und Funktionen dem Gedeihen des Geschäftsbetriebes entsprechend untereinander aufzuteilen. Sache des öffentlichen Rechtes kann es nur sein, zu verhindern, daß der im § 14 vorgeschriebene Befähigungsnachweis durch die Betriebsform nicht umgangen werden kann.

In Beziehung auf die Forderung, daß auch beim ferneren Betriebe des handwerksmäßigen Gewerbes stets ein Gesellschafter im Besitze des Befähigungsnachweises sein müsse, erscheint es geboten, dem durch Ausscheiden dieses Gesellschafters verbleibenden Gesellschafter eine angemessene Frist zur Gewinnung eines gesetzlich befähigten Gesellschafters oder zur Liquidation des Gewerbes einzuräumen.

Mit der Bemerkung, daß selbst der VI. Allgemeine österreichische Gewerbetag vom Jahre 1899 in einer Resolution zu § 14 (Seite 76) beschlossen hat: „Bei offenen Handelsgesellschaften oder bei Kommanditgesellschaften hat stets mindestens einer der offenen Gesellschafter den Befähigungsnachweis zu erbringen",

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

Anträge der II. Abteilung.

daß demnach der Entwurf über die Forderung des Gewerbetages noch hinausgeht, wird im Grunde vorstehender Ausführungen der Antrag gestellt:

§ 14 a, Absatz 1 habe zu lauten:

Wenn eine offene Handelsgesellschaft ein handwerksmäßiges Gewerbe anmeldet, so hat mindestens ein Gesellschafter den für das betreffende Gewerbe erforderlichen Befähigungsnachweis zu erbringen. Diese Voraussetzung muß bei dem ferneren Betriebe des handwerksmäßigen Gewerbes durch eine offene Handelsgesellschaft mindestens bezüglich eines Gesellschafters jederzeit zutreffen. Zur Erfüllung vorstehender Bestimmung wird, im Falle der Gesellschafter, welcher den Befähigungsnachweis erbracht hat, ausgeschieden ist, eine Frist bis zu sechs Monaten erteilt.

§ 14 b.

Die Gewerbebehörde hat vor Ausfertigung des Gewerbescheines für ein handwerksmäßiges Gewerbe, wenn ihr die zweifellose Stichhältigkeit des beigebrachten Nachweises der Befähigung nicht genügend dargetan erscheint, von der betreffenden Genossenschaft ein Gutachten hierüber einzuholen. Wenn das Gutachten der Genossenschaft binnen 14 Tagen nach Zustellung des Auftrages nicht erstattet worden ist, hat die Gewerbebehörde ohne Bedachtnahme auf ein später einlangendes Gutachten mit der Entscheidung vorzugehen.

§ 15.

Punkt 14.

Die Darstellung von Giften und die Zubereitung der zur arzneilichen Verwendung bestimmten Stoffe und Präparate, sowie der *Verkauf* von beiden, insofern dies nicht ausschließlich den Apothekern vorbehalten ist; dann die Erzeugung und der Verschleiß von künstlichen Mineralwässern.

§ 20.

Absatz 1.

Zu der Übertragung der im § 16, lit. c), d), e) aufgezählten Gast- und Schankgewerbe, sowie Kaffeeschänken in ein anderes Lokal innerhalb derselben Ortschaft ist zwar keine neue Konzession zu erwerben, jedoch die Genehmigung der Gewerbebehörde einzuholen, welche dabei auf die Eignung des Lokales, in welchem das Gewerbe betrieben werden soll, auf die

Zu § 20, Absatz 1.

In diesem Paragraphen wird die für neue Gast- und Schankgewerbekonzessionen im § 18, Absatz 3 statuierte Rücksichtnahme auf den Lokalbedarf auch auf die Übertragung der im § 16, lit. c), d), e), aufgezählten Gast- und Schankgewerbe, sowie Kaffeeschänken ausgedehnt. Damit wird einem oftbegehrten begründeten Wunsche der Schankgewerbetreibenden

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

Straße, Gasse oder den Platz, wo das Lokal sich befindet, und auf die Tunlichkeit der polizeilichen Überwachung, *sowie auf das Bedürfnis der Bevölkerung, insoweit es sich für die nähere Umgebung der neuen Betriebsstätte herausstellt, Rücksicht zu nehmen hat.*

Anträge der II. Abteilung.

entsprochen, für welche die Konkurrenz gleich nachteilig ist, ob sie im Wege der Übertragung oder der Neuerrichtung eines Schankgewerbes in unmittelbarer Nähe entsteht. Die Möglichkeit, einen Gastwirt, der sich oft mit großen Opfern einen Kundenkreis erworben hat, in seinem Besitzstande zu stören, und die Früchte seiner Tätigkeit mitzugenießen, wird dadurch tunlichst beseitigt.

In der II. Abteilung wurde seitens eines Herrn Vertreters der Brauindustrie jedoch die Behauptung aufgestellt, daß mit der Berücksichtigung des Lokalbedarfes bei Übertragungen es sich nur um die Unterstützung einiger erbgesessener Schankgewerbetreibenden in ihren Betrieben handle und bemerkt, daß ein wesentlicher Unterschied darin besteht, ob bei einer solchen Konzession bloß eine Übersiedlung desselben Konzessionsinhabers stattfindet oder ob die Konzession mit der Übertragung auch ihren Inhaber wechselt. Es können Verhältnisse eintreten, beispielsweise bei Sperrung einer Fabrik, daß der Inhaber des Gasthauses gezwungen wird, mit seiner Konzession zu übersiedeln. Dies soll ihm, da dieselbe einen vermögensrechtlichen Charakter hat und ohnehin nur in derselben Ortschaft gilt, um so weniger erschwert werden, als die Konzession nach Ablauf von sechs Monaten eingezogen und damit deren Wert verloren wird.

Diese Frage berührt besonders die Brauereien, da die Konzessionen sehr häufig von ihnen bezahlt werden mußten, weshalb auch deren Preis ein sehr hoher sei. Die Beurteilung des Bedürfnisses sei überdies oft von Personen abhängig, deren Objektivität sehr fraglich ist, und aus politischen, nationalen und besonderen persönlichen Gründen werde dem einen eine Konzession erteilt, dem anderen aber verweigert. In Wien, wo jeder Bezirk als Ortschaft betrachtet wird und die Übertragung einer Konzession nur innerhalb eines solchen zulässig ist, könne, wenn zwei Bezirke durch eine Straße getrennt sind, leicht der Fall vorkommen, daß die Übertragung mangelnden Bedürfnisses wegen auf der einen Straßenseite verweigert, während auf der gegenüberliegenden Seite eine neue Konzession erteilt wird.

Eine Klarstellung des Begriffes „Ortschaft" wurde ebenfalls als notwendig bezeichnet, da in Wien je einer der 20 Bezirke als Ortschaft verstanden werde, während der Verwaltungsgerichtshof für Prag entschieden hat, daß Bezirke einer Stadt (V Josefstadt und II Neustadt) im Sinne des § 20 der Gewerbeordnung nicht als verschiedene Ortschaften aufzufassen sind.

Ein Herr Vertreter des Ministeriums des Innern äußerte sich über diese Frage dahin, daß gegenwärtig bei Übertragungen von Gast- und Schankgewerben das freie Ermessen der Behörde, welche aber die lokalen

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.
	Verhältnisse dabei berücksichtigt, entscheidend sei. Obwohl der Verwaltungsgerichtshof auf dem Standpunkt stehe, daß die Gewerbebehörde bei der Übertragung von Konzessionen alle maßgebenden Umstände zu berücksichtigen habe, also auch das Bedürfnis für den neuen Standort, sei es Wunsch der Schankgewerbetreibenden, daß dies ausdrücklich gesagt werde, welchem man auch entgegenkommen könne, insoweit die Bedürfnisfrage überhaupt geprüft werden soll. Doch sei es unrichtig, wenn dabei nur das Bedürfnis der näheren Umgebung der neuen Betriebsstätte in Betracht kommen solle, da dieses in vielen Fällen nicht maßgebend sein könne, wie z. B. bei Konzessionen in zentral gelegenen Stadtteilen, Bahnhöfen, Ausflugsorten ꝛc. Die Weglassung der Worte, welche das Bedürfnis auf die nähere Umgebung beschränken sollen, sei daher geboten.
	Die große Unklarheit über den Begriff „Ortschaft" wurde auch von dem Herrn Vertreter des Ministeriums des Innern zugegeben, denn nur das Volkszählungsgesetz spreche von „Ortschaften" und bezeichne damit den einheitlich numerierten Ortsteil. In Wien wäre daher die alte Bezirkseinteilung maßgebend; da aber der Verwaltungsgerichtshof ganz Prag für eine Ortschaft erklärt hat, wäre auch ganz Wien nur eine Ortschaft. Es bestehe sohin die Notwendigkeit, den Begriff „Ortschaft" in der Gewerbeordnung zu interpretieren, sei es, daß die ganze Stadt oder ein Bezirk oder der Umfang des Bezirksamtes als solche erklärt wird, wenn nur Klarheit geschaffen werde.
	Die II. Abteilung konnte diesen Ausführungen nur zustimmen und hat in der Erwägung, daß mit der Entscheidung des Ministeriums des Innern vom 7. Juli 1884, Z. 5496, ausgesprochen wurde, daß es sich bei Übertragungen von Gast- und Schankgewerben von einer Betriebslokalität auf eine andere desselben Ortes nicht um eine Vermehrung handelt, sonach der Lokalbedarf nicht in Betracht kommt, nur die Streichung der Worte „insoweit es sich für die nähere Umgebung der neuen Betriebsstätte herausstellt", ferner auch beschlossen, daß an Stelle der Worte „derselben Ortschaft" die Worte „desselben Gemeindebezirkes" zu setzen sind.
	§ 20, Absatz 1, solle daher lauten:
	Zu der Übertragung der im § 16, lit. c), d), e), aufgezählten Gast- und Schankgewerbe, sowie Kaffeeschänken in ein anderes Lokal innerhalb desselben Gemeindebezirkes ist zwar keine neue Konzession zu erwerben, jedoch die Genehmigung der Gewerbebehörde einzuholen, welche dabei auf die Eignung des Lokales, in welchem das Gewerbe betrieben werden soll, auf die Straße,

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.
	Gasse oder den Platz, wo das Lokal sich befindet, und auf die Tunlichkeit der polizeilichen Überwachung, sowie auf das Bedürfnis der Bevölkerung Rücksicht zu nehmen hat.
§ 20a.	Zu § 20a.
Zur Ausübung des Gast- und Schankgewerbes bei einzelnen vorübergehenden Gelegenheiten (Volksfesten, Märkten u. s. w.) durch Personen, welche in derselben oder in einer benachbarten Gemeinde ein solches Gewerbe betreiben, genügt eine von der Gewerbebehörde nach Würdigung des hinsichtlich der angestrebten Gewerbeausübung bestehenden Bedürfnisses auszufertigende Lizenz, in welcher die betreffende Gelegenheit, der Ort, wo der Betrieb stattfinden soll, und die Gültigkeitsdauer genau anzugeben sind.	Da die vorübergehende Ausübung des Gast- und Schankgewerbes in größeren Städten auch in den bei Bauten errichteten Kantinen häufig stattfindet, erscheint der Antrag begründet: **§ 20 a, dritte Zeile sei nach dem Worte „Märkten" das Wort „Baukantinen" einzuschalten.**
§ 21 a.	Zu § 21 a bis f.
Gewerbemäßige Dienst- und Stellenvermittlung.	
Die gewerbemäßig betriebene Dienst- und Stellenvermittlung bildet ein konzessioniertes Gewerbe.	Mit diesen Bestimmungen wird die gewerbemäßig betriebene Dienst- und Stellenvermittlung, die jetzt zu den Privatgeschäftsvermittlungen zählt und von der Gewerbeordnung laut Kundmachungspatent Artikel V, lit. f, ausgenommen ist, in die Reihe der konzessionierten Gewerbe aufgenommen. Diese Regelung kann im Interesse der arbeitenden Bevölkerung, insoweit dieselbe nicht durch öffentliche Arbeitsvermittlungsanstalten unterstützt wird, nur begrüßt und in der vorgeschlagenen Weise als zweckmäßig bezeichnet werden.
Zum Antritte dieses Gewerbes wird nebst der Erfüllung der zum selbständigen Betriebe für alle Gewerbe vorgeschriebenen Bedingungen (§ 2 bis 10) eine genügende allgemeine Bildung und Verläßlichkeit mit Beziehung auf das Gewerbe gefordert.	
Bei Verleihung der Konzession ist überdies auf die Lokalverhältnisse Bedacht zu nehmen und ist dieselbe auch davon abhängig, daß vom Standpunkte der Sicherheits-, Gesundheits- und Sittlichkeitspolizei gegen den beabsichtigten Gewerbebetrieb kein Anstand obwaltet.	Nur hinsichtlich jener Personen, welche sich im Besitze einer solchen Konzession befinden und nach § 21 f um die Wiederverleihung auf Grund des neuen Gesetzes anzusuchen haben, wäre eine Rücksichtnahme in der Beziehung zu befürworten, daß bei solchen Ansuchen auch auf die Lokalverhältnisse nicht Bedacht zu nehmen wäre, da diese Bedachtnahme doch nur einen Schutz für die bestehenden gegenüber neuen Stellenvermittlungsanstalten gewähren, nicht aber die Konkurrenzverhältnisse unter den bestehenden Gewerben verschieben soll.
Die Konzession kann auch auf Widerruf erteilt werden.	
Die Verleihung der Konzessionen wird in erster Instanz den politischen Landesbehörden übertragen.	
§ 21 b.	
Die Konzessionen können auf die Vermittlung von Dienstplätzen und Stellen überhaupt lauten oder mit Beschränkungen, namentlich auf bestimmte Arten von Dienstplätzen oder Stellen erteilt werden.	Ferner wäre es auch billig, daß die durch den § 21 f betroffenen Lizenzbesitzer durch die Gewerbebehörde von dieser Gesetzesbestimmung rechtzeitig verständigt werden, damit sie nicht infolgedessen, daß sie von dem Inslebentreten des neuen Gesetzes keine Kenntnis erlangt haben, ihrer Gewerbeberechtigung verlustig werden.
Unter welchen Voraussetzungen Konzessionen zur Vermittlung von Ammen erteilt werden können und welchen Kontrollen derartige Geschäftsbetriebe unterliegen, wird durch eine besondere Verordnung festgesetzt werden.	

Regierungsentwurf.

§ 21 c.

Der gleichzeitige Betrieb des Dienst- und Stellenvermittlungsgewerbes mit einem anderen Gewerbe durch dieselbe Person oder in demselben Lokal ist nur gegen besondere Genehmigung der politischen Landesbehörde gestattet.

Konzessionsinhabern, die nicht auch die Berechtigung zur Beherbergung von Fremden besitzen (§ 16, lit. a), ist es nicht gestattet, eine Person weiblichen Geschlechtes, welche nicht ihrem Familienstande, Hausstande oder Dienstpersonal angehört — selbst nur vorübergehend — für eine Nacht in ihrer Wohnung oder den dazu gehörigen Räumlichkeiten zu beherbergen.

§ 21 d.

Das Dienst- und Stellenvermittlungsgewerbe ist in der Regel persönlich von dem Konzessionsinhaber auszuüben. Die Verpachtung eines solchen Gewerbes ist unzulässig.

Dagegen kann die Ausübung des Gewerbes durch einen Stellvertreter von der politischen Landesbehörde aus wichtigen Gründen genehmigt werden.

§ 21 e.

Jeder Bewerber um ein Dienst- und Stellenvermittlungsgewerbe hat der Verleihungsbehörde unter einem mit dem Konzessionsansuchen eine Geschäftsordnung zur Genehmigung vorzulegen, in der namentlich die Höhe und die Bedingungen der vom Gewerbeinhaber in seinem Geschäftsbetriebe beanspruchten Gebühren und, wenn neben der Dienst- und Stellenvermittlung ein Gast- und Schankgewerbe betrieben wird (§ 21 c), auch der Preistarif für Kost und Beherbergung genau festgesetzt sein müssen.

Diese Geschäftsordnung ist im Betriebslokal anzuschlagen.

Jede Änderung der Geschäftsordnung bedarf der vorherigen Genehmigung der politischen Landesbehörde.

§ 21 f.

Personen, welche eine Bewilligung zum Betriebe der Dienst- und Stellenvermittlung bereits auf Grund der früheren Vorschriften besitzen, haben binnen zwei Monaten nach Beginn der Wirksamkeit dieses Gesetzes um die Verleihung einer Konzession im Sinne desselben bei der zuständigen Gewerbebehörde einzuschreiten; doch ist bei diesem Anlasse von dem Nachweise der genügenden allgemeinen Bildung abzusehen.

Läuft die vorerwähnte Frist ab, ohne daß ein solches Einschreiten erfolgte, so gilt die früher erteilte Bewilligung als erloschen und ist der Geschäftsbetrieb einzustellen.

Anträge der II. Abteilung.

Von einem Mitgliede der Abteilung wurde die Frage aufgeworfen, ob es sich nicht empfehlen würde, das Recht von Fachvereinen, welche die Stellenvermittlung ausüben, im Gesetze festzulegen, um dieselben vor Gewerbestörungsklagen zu sichern. Die Abteilung konnte jedoch diese Befürchtung nicht teilen, da nur die gewerbsmäßig betriebene Dienst- und Stellenvermittlung durch dieses Gesetz geregelt werden soll.

Es wird daher beantragt:

§ 21 f, erster Absatz habe zu lauten:

Personen, welche eine Bewilligung zum Betriebe der Dienst- und Stellenvermittlung bereits auf Grund der früheren Vorschriften besitzen, sind von der Behörde zu erinnern, binnen zwei Monaten nach Beginn der Wirksamkeit dieses Gesetzes um Verleihung einer Konzession im Sinne desselben bei der zuständigen Gewerbebehörde einzuschreiten; doch ist bei diesem Anlasse von dem Nachweise der genügenden allgemeinen Bildung, sowie von der Bedachtnahme auf die Lokalverhältnisse abzusehen.

Regierungsentwurf.

§ 23.

Absatz 3.

Bei Verleihung der im § 15, Punkt 1, 2, 3, 4, 7, 9, 12, 13, 15 und 16 erwähnten Gewerbe *sowie bei Verleihung des im Punkte 14 angeführten Gewerbes des Verkaufes von Giften und zur arzneilichen Verwendung bestimmten Stoffen und Präparaten* ist überdies auf die Lokalverhältnisse Bedacht zu nehmen; die Verleihung der im § 15 aufgeführten Gewerbe ist ferner davon abhängig, daß vom Standpunkte der Sicherheits-, Sittlichkeits-, Gesundheits-, Feuer- oder Verkehrspolizei gegen den beabsichtigten Gewerbebetrieb kein Anstand obwaltet.

§ 23 a.

Vor Verleihung eines konzessionierten Gewerbes, zu dessen Antritt eine besondere Befähigung gefordert wird (§ 23, Alinea 1), hat die Gewerbebehörde, wenn ihr die zweifellose Stichhältigkeit des beigebrachten Nachweises der Befähigung nicht genügend dargetan erscheint, von der betreffenden Genossenschaft ein Gutachten hierüber einzuholen. Wenn das Gutachten der Genossenschaft binnen 14 Tagen nach Zustellung des Auftrages nicht erstattet worden ist, hat die Gewerbebehörde ohne Bedachtnahme auf ein später einlangendes Gutachten mit der Entscheidung vorzugehen.

Ferner ist vor der Erteilung der Konzession für solche Gewerbe, bei deren Verleihung auf die Lokalverhältnisse Bedacht zu nehmen ist (§ 23, Alinea 3), die Gemeinde des Standortes des Gewerbes einzuvernehmen.

§ 36.

Umfang und Ausübung der Gewerberechte.

Der Umfang eines Gewerberechtes wird nach dem Inhalte des Gewerbescheines oder der Konzession *unter Beobachtung* der in den nachstehenden Paragraphen enthaltenen Bestimmungen beurteilt.

Über Anzeigen von Gewerbetreibenden wegen Störung in ihrem Gewerberechte durch andere Gewerbetreibende hat die Gewerbebehörde das im achten Hauptstücke vorgesehene Amt zu handeln.

Wenn sie jedoch hiebei Zweifel über die einzelnen Befugnisse eines Gewerbes hegt, hat sie die Angelegenheit der politischen Landesbehörde vorzulegen, welche, wenn sie selbst den Umfang des in Frage kommenden

Anträge der II. Abteilung.

Zu § 36.

In diesem Paragraphen wird das Anzeigerecht der Gewerbetreibenden gegen Eingriffe in ihre Gewerberechte seitens anderer Gewerbetreibender, welches mit dem Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 28. März 1888, Z. 1071, anerkannt wurde, statuiert und die Gewerbebehörde zur Amtshandlung in solchen Fällen berufen. Befindet sich letztere über die einzelnen Gewerbebefugnisse im Zweifel, so hat sie sich an die politische Landesbehörde zu wenden, welche die entsprechenden Aufklärungen erteilt.

Die Entscheidungen der Behörde zweiter Instanz werden auf jene Fälle beschränkt, in welchen diese Behörde selbst Zweifel über den Umfang der Gewerbe-

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

Gewerberechtes für unzweifelhaft hält, der Gewerbebehörde die entsprechenden Aufklärungen erteilt. Findet jedoch die Landesbehörde, daß Zweifel über den Umfang des Gewerbes tatsächlich bestehen, so entscheidet sie selbst über den Umfang des Gewerberechtes nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer, welche ihrerseits vor Abgabe des Gutachtens die betreffenden Genossenschaften hört.

In gleicher Weise hat die Landesbehörde auch über begründete Ansuchen von Gewerbegenossenschaften über den zweifelhaften Umfang der Gewerberechte dann zu entscheiden, wenn diese Genossenschaft behauptet, daß Störungen in den Gewerberechten ihrer Mitglieder durch andere Gewerbetreibende stattfinden.

Anträge der II. Abteilung.

rechte findet, und bleiben an die Anhörung der Handels- und Gewerbekammer, welche vor Abgabe ihres Gutachtens die Genossenschaften einzuvernehmen hat, gebunden.

Gegen diese Bestimmungen ist um so weniger einzuwenden, als sie zu der ersehnten Entlastung der Handelskammern führen, welche von den Gewerbebehörden derzeit mit der Erteilung von Gutachten in solchen Fällen sehr erheblich in Anspruch genommen werden. Die Kammern werden in Hinkunft derartige Gutachten nur an die politische Landesbehörde zu erteilen haben, falls dieselbe über den Umfang des betreffenden Gewerberechtes im Zweifel wäre.

Die Fassung des zweiten Absatzes ist jedoch nicht ganz zutreffend, denn die Gewerbestörungen werden in den seltensten Fällen als eine Behinderung in der Ausübung der eigenen Gewerbeberechtigung, sondern vielmehr als eine unerlaubte Konkurrenz anderer Gewerbetreibender empfunden, welche gewöhnlich alle übrigen Gewerbetreibenden derselben Branche ebenso wie den Anzeiger selbst benachteiligt. Es wird daher beantragt:

§ 36, Absatz 2 und 4, sollen folgenden Wortlaut erhalten:

Absatz 2.

Über Anzeigen von Gewerbetreibenden, welche sich durch eine Überschreitung der Gewerbebefugnisse anderer Gewerbetreibender benachteiligt erachten, hat die Gewerbebehörde im Sinne des achten Hauptstückes Amts zu handeln.

Absatz 4.

In gleicher Weise hat die Landesbehörde auch über begründete Ansuchen von Gewerbegenossenschaften über den zweifelhaften Umfang der Gewerberechte dann zu entscheiden, wenn die Genossenschaft behauptet, daß ihre Mitglieder durch eine Überschreitung der Gewerbebefugnisse seitens anderer Gewerbetreibender benachteiligt werden.

Zu § 37.

Die Abteilung hat in die Beratung des § 14, Absatz 2, auch § 37 einbezogen, weil der gleiche Vorgang auch in der vorhergehenden Plenarsitzung des Industrierates, auf deren Tagesordnung die Reform der Gewerbeordnung gestanden, beobachtet worden ist, und ein gewisser Zusammenhang zwischen diesen beiden Paragraphen als bestehend erachtet wurde.

Die hierüber abgeführte Debatte erstreckte sich einerseits auf die Auslegung des im § 37 statuierten Rechtes zur vollkommenen Herstellung der Erzeugnisse eines Gewerbetreibenden, anderseits auf das Halten

Digitized by Google

Regierungsentwurf

Anträge der II. Abteilung.

von Lehrlingen handwerksmäßiger Gewerbe im Neben- oder Hilfsbetriebe von Fabriksunternehmungen.

In ersterer Beziehung wurde auf die den industriellen Betrieb so nachteilig beeinflussende Beschränkung in der Erzeugung von Gegenständen, welche für den Absatz der Industrieerzeugnisse unbedingt erforderlich sind, verwiesen und insbesondere von einem Herrn Vertreter des Ministeriums des Innern hervorgehoben, daß in anderen Industriestaaten, wie Deutschland und Amerika, jedem Gewerbetreibenden selbstverständlich freigestellt sei, sich selbst zu bedienen und daß dieser Grundsatz auch in Österreich bis zum Jahre 1895 bestand. Erst von da ab habe der Verwaltungsgerichtshof entschieden, daß das Recht der Selbstbedienung für alle andern, nur nicht aber für den Gewerbsmann gelte.

Der Gewerbesenat dieses Gerichtes vertrete den Standpunkt, daß auch der Hilfsbetrieb ein Gewerbe sei, während der Unfall- und der Steuersenat ganz anders entschieden habe. Es herrsche eben derzeit völlige Unklarheit über das Recht der Selbstbedienung und die Streitigkeiten häuften sich nicht so sehr bei der Industrie als beim Kleingewerbe selbst. So hat die Steuerbehörde die Fässererzeugung als ein steuerpflichtiges Gewerbe anerkannt und die betreffende Brauerei hiefür besteuert, während der Verwaltungsgerichtshof entschieden hat, daß dieselbe nicht als Gewerbe, sondern als ein nicht auf Gewinn abzielender und sohin auch nicht erwerbsteuerpflichtiger Hilfsbetrieb anzusehen sei. Und der Unfallsenat hat den Fuhrwerksbetrieb einer Handelsfirma behufs Zustellung der Waren an ihre Kunden als keinen unfallversicherungspflichtigen Betrieb, sondern als einen Hilfsbetrieb erkannt, der in die Unfallversicherung nicht einzubeziehen ist.

Die Notwendigkeit einer gesetzlichen Regelung des längst eingewurzelten Rechtes der Selbstbedienung, welches nur durch die Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes eine bedauerliche Störung erlitten hat, bedarf nach Ansicht des Berichterstatters keines besseren Beweises als der Anführung der Tatsache, daß eine Reihe der verschiedensten Großbetriebe in Wien zu dem Mittel greifen mußten, einen Kleingewerbetreibenden zur Verlegung des Standortes seines Gewerbes in ihr Fabriksunternehmen zu bewegen, um auf diesem Wege die dringend benötigten Hilfsarbeiten so rasch wie es nur in ihrem eigenen Betriebe möglich wäre, herstellen lassen zu können. Es sind dies Transportunternehmungen, welche Riemer- und Sattlerarbeiten, Huf- und Wagenschmiedarbeiten, ferner Brauereien, Spiritus- und Essigfabriken, Preßhefe- und Brotfabriken, die meist Binderarbeiten benötigen.

Die Abteilung entschied sich daher mit Einstimmigkeit für das Recht der Selbstbedienung und übertrug dem Bureau die Formulierung zur Ergän-

Digitized by Google

zung des § 37, welches dem Referenten mitteilte, daß es dieser Aufgabe durch folgenden Wortlaut für einen zweiten Absatz zu § 37 entspricht:

„In gleicher Weise steht den Gewerbetreibenden das Recht zu, die Instandhaltung ihrer Werksvorrichtungen, Maschinen, Werkzeuge und sonstigen Behelfe des Betriebes sowie die Herstellung der dem marktmäßigen Vertriebe ihrer Erzeugnisse dienenden Hilfsmittel vorzunehmen."

Die weitere Frage, ob den Industriellen auch das Halten von Lehrlingen handwerksmäßiger Gewerbe in ihren Hilfsbetrieben zu gestatten sei, wurde im Prinzipe mit 18 gegen 12 Stimmen bejahend erledigt.

Von den Rednern, welche für dasselbe eintraten, wurde die Zweckmäßigkeit einer solchen Gesetzesbestimmung im Hinblick auf die Verhältnisse auf dem Lande begründet. Die Arbeiter entschließen sich ungern, in eine Fabrik einzutreten, wenn ihnen die Möglichkeit, den Befähigungsnachweis durch das Arbeitszeugnis zu erwerben, für immer verschlossen bleibt. Noch schwerer fällt es ihnen aber, ihre Kinder mit dem Bewußtsein in die Fabrik zu bringen, daß diese, mögen sie auch noch so gut in ihrem Gewerbe ausgebildet werden, den Befähigungsnachweis doch niemals erreichen können. Daß dieser Umstand auch auf die Qualität der Arbeiter, welche sich einer am Lande gelegenen Fabrik zuwenden, nur einen ungünstigen Einfluß haben kann, ist gewiß nicht in Abrede zu stellen.

Von Seite des Herrn Vertreters des Handelsministeriums wurde aber auf die Schwierigkeiten hingewiesen, welche sich dieser Forderung gegenüberstellen, und ausgeführt, daß, wenn es auch Hilfsbetriebe gibt, wie die Reparaturswerkstätten großer Fabriksbetriebe, wo die Lehrlinge in der Maschinenschlosserei so gut ausgebildet werden, wie es im kleingewerblichen Betriebe kaum vorkommt, so gibt es wieder solche, von denen dies nicht gelte, wie z. B. die Kartonageerzeugung und Kistentischlerei, die in vielen großen Betrieben ausgeübt wird. Die Verwendung in einem solchen Hilfsbetriebe kann doch nicht als Befähigungsnachweis im Sinne der bestehenden Gesetze angerechnet werden. Das sei ein Grundsatz, von welchem schwer abgegangen werden kann. Die Annahme, daß das Gewerbe in solchen Nebenbetrieben nicht in seinem ganzen Umfange ausgeübt wird und daß im allgemeinen eine einseitige Verwendung in denselben herrscht, rechtfertigt den Grundsatz, daß nur die Verwendung im Hauptbetriebe als Befähigungsnachweis angerechnet werden kann.

Referent, welcher das Gewicht dieser Argumentation nicht unterschätzt, fand sich daher auch veranlaßt, auf die Schwierigkeiten hinzuweisen, welche den Gewerbegenossenschaften in ihren Bestrebungen, das Verhältnis der Zahl der Lehrlinge zu den Gehilfen

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

Anträge der II. Abteilung.

mit dem Bedürfnis in Einklang zu bringen, dadurch entstehen würden, daß sie mit einem Faktor, auf den sie nicht den geringsten Einfluß haben, den Lehrlingen aus den Hilfsbetrieben der Fabriksunternehmungen, zu rechnen haben. Die Notwendigkeit der Ausbildung von Lehrlingen in Hilfsbetrieben schwindet auch zum größten Teile, wenn die beantragte Abänderung des § 14, Absatz 2, Gesetzeskraft erhalten würde, da der Hilfsarbeiter dann auch im Nebenbetriebe ein Arbeitszeugnis erhält, mit welchem er nach mehrjähriger Verwendung den Dispens vom Lehrzeugnis erwirken und so den Befähigungsnachweis erreichen kann. Dagegen würde das in diesen Hilfsbetrieben erworbene Lehrzeugnis allein niemals zu diesem Ziele führen, wenn nicht das Arbeitszeugnis auf Grund der analogen Verwendung im Fabriksbetriebe einem in dem betreffenden Gewerbebetriebe erworbenen gleichgestellt würde.

Der im Laufe der Debatte gemachte Vorschlag, daß die industriellen Betriebe hinsichtlich ihrer Lehrlinge für handwerksmäßige Gewerbe den Betrieben des Staates, autonomer Verwaltungen sowie der Hilfsanstalten der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen durch Einbeziehung in § 14, Absatz 8, gleizustellen wären, ist aber nicht durchführbar, weil diese Betriebe nicht der Gewerbeordnung unterliegen, die Bestimmungen des § 37 daher nicht für diese, wohl aber für industrielle Unternehmungen Geltung haben. Es muß daher eine entsprechende Abänderung dieses Paragraphen erfolgen, um dem Beschlusse der Abteilung nachzukommen. Referent ist übrigens auch der Ansicht, daß ein ausschließliches Recht für fabriksmäßig betriebene Unternehmungen nicht gefordert werden könne, daß aber die Möglichkeit, einen Lehrling entsprechend ausbilden zu können, jedenfalls dadurch gesichert sein müsse, daß zur gewerblichen Ausbildung des Lehrlings im Sinne des § 100 G. O. ein Meister oder Gehilfe bestellt wird, der den gesetzlichen Befähigungsnachweis besitzt, worüber der Genossenschaftsvorstehung beziehungsweise der Gemeindebehörde bei Einsendung des Lehrvertrages (§ 99, Absatz 2 des Regierungsentwurfes) der Nachweis zu liefern wäre.

Gemäß den Beschlüssen der Abteilung beantragt Referent nachstehende Fassung des § 37:

Jeder Gewerbetreibende hat das Recht, alle zur vollkommenen Herstellung seiner Erzeugnisse nötigen Arbeiten zu vereinigen und die hiezu erforderlichen Hilfsarbeiter auch anderer Gewerbe zu halten. Unter Hilfsarbeiter sind hier, sofern es sich um handwerksmäßige Gewerbe handelt, die Lehrlinge anderer Gewerbe nur in jenen Fällen verstanden, wo die Ausbildung derselben durch eine Persönlichkeit erfolgt, welche die gesetzliche Befähigung zum Antritte des betreffenden Gewerbes

Regierungsentwurf.

§ 37 nach dem Wortlaute des geltenden Gesetzes.

Jeder Gewerbetreibende hat das Recht, alle zur vollkommenen Herstellung seiner Erzeugnisse nötigen Arbeiten zu vereinigen und die hiezu erforderlichen Hilfsarbeiter auch anderer Gewerbe zu halten. Unter Hilfsarbeitern sind hier, sofern es sich um handwerksmäßige Gewerbe handelt, die Lehrlinge anderer Gewerbe nicht verstanden.

Eine Beschränkung auf den Verkauf der selbstgefertigten Waren findet nicht statt.

§ 38.

Die Anmeldung eines Handelsgewerbes ohne Beschränkung auf bestimmte Waren oder bestimmte Kategorien von Waren begreift das Recht zum Handel mit allen im freien Verkehre gestatteten und rücksichtlich des Verschleißes nicht an eine besondere Bewilligung (Konzession) gebundenen Waren in sich.

Die Anmeldung eines auf bestimmte Waren oder eine bestimmte Kategorie von Waren beschränkten Handelsgewerbes berechtigt bloß zum Handel mit den betreffenden Waren.

Der Inhaber eines Handelsgewerbes im engeren Sinne (§ 1, Alinea 3) darf die Herstellung oder Verarbeitung von Gewerbeerzeugnissen nur dann betreiben *und Abänderungen oder Reparaturen an denselben nur dann ausführen, wenn er das betreffende Produktionsgewerbe im Sinne der bestehenden Vorschriften, sofern es sich also um ein handwerksmäßiges Gewerbe handelt, im Sinne des § 14 angemeldet hat.*

Anträge der II. Abteilung.

nachweisen kann. Dieser Nachweis ist mit der im § 99, Absatz 2 (Regierungsentwurf), vorgeschriebenen Einsendung des Lehrvertrages zu erbringen.

In gleicher Weise steht den Gewerbetreibenden auch das Recht zu, die Instandhaltung ihrer Werksvorrichtungen, Maschinen, Werkzeuge und sonstigen Behelfe des Betriebes sowie die Herstellung der dem marktmäßigen Vertriebe ihrer Erzeugnisse dienenden Hilfsmittel vorzunehmen.

Eine Beschränkung auf den Verkauf der selbstgefertigten Waren findet nicht statt.

Zu § 38, Absatz 3.

Die neue Fassung des dritten Absatzes ist insofern als eine Verbesserung der in Geltung stehenden anzusehen, als sie die Auffassung, daß der Inhaber eines Handelsgewerbes auch zur Erzeugung von Waren berechtigt ist, wenn dieselben nicht handwerksmäßig hergestellt werden, ausschließt. Der jetzige Wortlaut des dritten Absatzes bestimmt nämlich, daß der Inhaber eines Handelsgewerbes die handwerksmäßige Herstellung oder Verarbeitung von Gewerbeerzeugnissen nur dann betreiben darf, wenn er den Vorschriften des § 14 bezüglich der handwerksmäßigen Gewerbe entsprochen hat. Hieraus läßt sich die Folgerung ableiten, daß eine nicht handwerksmäßige Herstellung von Waren an keine Bedingung geknüpft ist.

Aber auch die neue Fassung ist verbesserungsbedürftig, weil sie nur Selbstverständliches ausspricht. Nachdem im vierten Absatze die Berechtigungen für den Inhaber eines Handelsgewerbes im einzelnen angeführt werden, sollte im dritten Absatze nur das Verbot der Herstellung oder Verarbeitung von Gewerbeerzeugnissen sowie der Vornahme von Abänderungen und von Reparaturen an denselben statuiert werden.

Von einem Mitgliede der Abteilung wurde beantragt, den Inhabern von Handelsgewerben im engeren Sinne die Vornahme von „kleinen" Reparaturen zu gestatten, da nicht diese, sondern die Gewerbetreibenden selbst geschädigt würden, wenn ihnen z. B. die gelieferten Schuhe auf ihre Kosten zurückgesendet werden müßten, weil an denselben Knöpfe abgerissen waren, oder wenn diese Reparatur bei einem Gewerbetreibenden für ihre Rechnung veranlaßt werden müßte.

Die Abteilung lehnte jedoch diesen Antrag ab, da Referent auf die Unmöglichkeit verwies, den Begriff einer „kleinen" Reparatur genau abzugrenzen und schon dermalen das Recht der Handeltreibenden auf die Übernahme von Reparaturen beschränkt ist, deren Ausführung jedoch nur den erzeugungsberechtigten Gewerbetreibenden zusteht. Diesen Ausführungen entsprechend wird der Antrag gestellt:

Regierungsentwurf.

Er ist jedoch berechtigt, Bestellungen auf Gewerbeerzeugnisse, zu deren Verkauf er nach seiner Gewerbeanmeldung befugt ist, zu übernehmen und zu diesem Zwecke auch das Maß zu nehmen, vorausgesetzt, daß er die bestellten Waren durch befugte selbständige Gewerbetreibende herstellen läßt, welchen er zu diesem Behufe die erforderlichen Stoffe oder sonstigen Behelfe beigeben kann. Mit der gleichen Beschränkung ist er ferner berechtigt, die Ausführung von Abänderungen oder Reparaturen an den von ihm gelieferten Erzeugnissen zu übernehmen und zu diesem Zwecke auch das Maß zu nehmen.

Das im vorhergehenden Alinea erwähnte Recht steht bezüglich der Kleider- und Schuhwaren den Inhabern von Handelsgewerben nicht zu.

Die gewerberechtliche Regelung des Konfektionsgewerbes erfolgt durch ein besonderes Gesetz.

Anträge der II. Abteilung.

§ 38, Absatz 3, habe zu lauten:

Dem Inhaber eines Handelsgewerbes im engeren Sinne (§ 1, Alinea 3) ist die Herstellung oder Verarbeitung von Gewerbeerzeugnissen sowie die Vornahme von Abänderungen oder Reparaturen an solchen untersagt.

Zu Absatz 4, 5 und 6 des § 38.

Im vierten Absatze werden als Rechte des Inhabers eines Handelsgewerbes die Übernahme von Bestellungen auf Gewerbeerzeugnisse sowie das Maßnehmen, ferner die Übernahme von Abänderungen oder Reparaturen bezeichnet. Da nun der fünfte Absatz bestimmt, daß das im vorhergehenden Alinea erwähnte Recht den Kleider- und Schuhwarenhändlern nicht zusteht, so würden dieselben auch keine Bestellungen übernehmen dürfen, was doch nicht beabsichtigt werden kann, da der Kaufmann ohne die Berechtigung zur Übernahme von Bestellungen sein Gewerbe nicht ausüben könnte. Die Beschränkung des Absatzes 5 soll sich jedenfalls nur auf das Recht des Maßnehmens, ferner der Übernahme von Abänderungs- und Reparaturarbeiten beziehen und eine Ausnahme zu Gunsten des Kleider- und Schuhmachergewerbes schaffen, welche durch die Beschlüsse des VI. Allgemeinen österreichischen Gewerbetages für alle handwerksmäßigen Erzeugnisse verlangt wird, deren Handel einschließlich der Vorarbeiten, wie Maßnehmen für Schuhe und Kleider, Zeichnungen und Messungen für Wohnungsräume und Einrichtungsgegenstände aller Art sowie der Reparaturen dieser Erzeugnisse dem Handwerker allein vorbehalten bleiben soll.

Es könnte also nur ein kleiner Teil dieser Wünsche und auch dieser nur zu Gunsten zweier handwerksmäßiger Gewerbe mit der Ausnahme des fünften Absatzes erfüllt werden. Dieser Umstand zeigt schon deutlich, daß die Schaffung von ungleichen Rechten in der Ausübung des Handelsgewerbes ein Experiment ist, das niemanden befriedigen wird, denn ob die Wirkungen dieser Ausnahme dem Kleider- und Schuhmachergewerbe einen nennenswerten Vorteil sichern werden, ist fraglich, weil in Kleider- und Schuhwarenhandlungen in der Regel nur fertige Erzeugnisse gekauft werden, wozu kein Maßnehmen erforderlich ist. Gewiß werden aber alle übrigen Gewerbe, denen nicht die gleiche Berücksichtigung zu teil werden soll, sich mit Recht darüber beschweren und ihre Agitation nach wie vor der Gewerbegesetzreform fortsetzen. Als solche werden die Möbeltischler zunächst zu bezeichnen sein, wie schon aus dem erwähnten Beschlusse des Gewerbetages hervorgeht, weil sie „Zeichnungen und Messungen für Wohnungsräume und Einrichtungsgegenstände aller Art" ausführen und die Konkurrenz der Möbelhändler auch bei ihnen nicht beliebt ist. An manchen anderen Gewerbetreibenden, welche sich anschließen werden, dürfte es nicht fehlen.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

Anträge der II. Abteilung.

Da nun vorauszusehen ist, daß durch solche Beschränkungen für den Handel ein Gebiet geschaffen würde, auf welchem der Kampf gegen denselben an Boden gewinnt, und in der Überzeugung, daß der Schutz des Handels von der größten Bedeutung für die Entwicklung von Industrie und Gewerbe ist, kann die Einführung eines beschränkten Rechtes für den Betrieb gewisser Handelsgewerbe grundsätzlich nicht befürwortet werden.

Der Kleiderhandel im Detail würde durch die Beschränkung des Absatzes 5 gewiß sehr schwer getroffen werden, da eine Abänderung der fertig lagernden Kleider sich häufig als notwendig herausstellt. Da dieselbe aber vom befugten Kleidermacher ausgeführt werden muß, so wird diesem Gewerbe mit der Belassung des geltenden Rechtes für die Kleiderhändler keine Arbeit entzogen. Auch der Schuhwarenhandel würde sehr leiden, wenn die Übernahme von Reparaturen nicht zulässig wäre, nicht bloß wegen des geringen Gewinnentganges bei denselben, sondern weil viele Käufer Bedenken tragen würden, neue Schuhe in einem Geschäfte zu kaufen, welches die Reparaturen an denselben nicht übernehmen darf.

Zum 4. Absatz.

Die Bestimmung des 4. Absatzes, nach welcher der Inhaber eines Handelsgewerbes die Waren durch befugte selbständige Gewerbetreibende herstellen lassen muß, erscheint einer Ergänzung bedürftig, da manche Artikel durch die Hausindustrie, deren Benachteiligung wohl nicht beabsichtigt wird, hergestellt werden.

Zu diesem Absatze wurde der Antrag gestellt, nach dem Worte „Behelfe" die Worte „zuschneiden und" einzuschalten, da die Konfektionsindustrie lahm gelegt würde, wenn man ihr das Zuschneiden wegnehmen würde, dessen sie nicht entraten kann.

Die Abteilung stimmte diesem Antrage mit allen gegen zwei Stimmen gegen den Referenten zu, welcher die Ansicht vertrat, daß das Zuschneiden einen der wichtigsten und schwierigsten Bestandteile des Schneidergewerbes bilde und daher dem Kaufmanne als solchem auch nach der geltenden Gewerbeordnung nicht zusteht. Dies geht aus dem Erlaß des Ministeriums des Innern vom 1. Juli 1889, Z. 13251, hervor, welcher in Anführung der Berechtigungen jener Konfektionäre, welche ein bloßes Handelsgewerbe angemeldet haben, bestimmt, daß ihnen das Zuschneiden und überhaupt die Waren für die Arbeit vorzurichten nicht zusteht. Es kann daher das Zuschneiden nicht als ein Recht, dessen Entziehung mit dem Absatze 4 des § 38 beabsichtigt wird, angesehen werden.

Im Sinne der Abteilungsbeschlüsse wird daher beantragt:

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

Der Umfang der Berechtigung der Detailhandelsgewerbe mit geringerem Warenvorrate und mit der Beschränkung auf den Verkauf geringwertiger Produkte bei einem lediglich lokalen Betriebe (Gemischtwarenverschleiß, Greisler-, Fragner- oder Höklergewerbe, Viktualienhandel u. dgl.) kann im Verordnungswege nach Einvernehmung der Handels- und Gewerbekammern und der beteiligten Genossenschaften festgesetzt werden.

Mit dem Zeitpunkte, in welchem die im vorhergehenden Absatze erwähnte Verordnung in Kraft tritt, dürfen auch die bereits bestehenden, durch dieselben geregelten Detailhandelsgewerbe nur in dem dort bezeichneten Umfange ausgeübt werden.

§ 39.

Feste Betriebsstätten.

Diejenigen, welche freie oder handwerksmäßige Gewerbe betreiben, können in der Gemeinde ihres Standortes mehrere feste Betriebsstätten (Werkstätten oder Verkaufslokale) halten und dieselben innerhalb der Gemeinde *oder des Gewerbebezirkes* an einen anderen Standort verlegen.

In allen Fällen ist jedoch der Gewerbebehörde hievon die Anzeige zu erstatten.

Die Verlegung eines eine feste Betriebsstätte bedingenden konzessionierten Gewerbes an einen anderen

Anträge der II. Abteilung.

§ 38, Absatz 4, habe zu lauten:

Er ist jedoch berechtigt, Bestellungen auf Gewerbeerzeugnisse, zu deren Verkauf er nach seiner Gewerbeanmeldung befugt ist, zu übernehmen und zu diesem Zwecke auch das Maß zu nehmen, vorausgesetzt, daß er die Waren durch befugte selbständige Gewerbetreibende oder im Wege der Hausindustrie (§ 1, Absatz 3) herstellen läßt, in welchen Fällen er zu diesem Behufe die erforderlichen Stoffe oder Behelfe zuschneiden und beigeben kann. Mit der gleichen Beschränkung ist er ferner berechtigt, die Ausführung von Abänderungen oder Reparaturen an den von ihm gelieferten Erzeugnissen zu übernehmen und zu diesem Zwecke auch das Maß zu nehmen.

§ 38, Absatz 5, habe zu entfallen.

Zum 6. Absatz.

Für die Ankündigung der gewerblichen Regelung des Konfektionsgewerbes durch ein besonderes Gesetz liegt keine Veranlassung vor, da ein solches Gesetz auch ohne dieselbe jederzeit geschaffen werden kann, wenn die Notwendigkeit erkannt wird. Da die Grundzüge eines solchen Gesetzes unbekannt sind, entzieht sich diese Frage jeder Beurteilung.

Daher wird beantragt:

§ 38, Absatz 6, habe zu entfallen.

Regierungsentwurf.

Standort in derſelben Gemeinde oder in demſelben Gewerbebezirke kann nur nach eingeholter Genehmigung der Gewerbebehörde erfolgen.

Wenn es ſich um die Verlegung eines konzeſſionierten Gewerbes handelt, bei deſſen Verleihung auf die Lokalverhältniſſe Bedacht zu nehmen iſt (§ 23, Alinea 3), hat die Gewerbebehörde vor der Erteilung der Genehmigung hiezu die Gemeinde des Standortes des Gewerbes einzuvernehmen.

§ 42.

Für die Ausübung des Rauchfangkehrergewerbes kann die politiſche Landesbehörde aus feuerpolizeilichen Rückſichten nach Anhörung der für dieſes Gewerbe beſtehenden Genoſſenſchaft und der Gemeindevertretungen eine bezirksweiſe Abgrenzung verfügen, welche ſich in der Regel nicht über das Gebiet eines politiſchen Bezirkes hinaus erſtrecken darf.

Eine ſolche Abgrenzung kann im Falle des Bedürfniſſes von der politiſchen Landesbehörde aus ſanitätspolizeilichen Rückſichten nach Anhörung der betreffenden Genoſſenſchaft und der Gemeindevertretungen auch für die Ausübung des Kanalräumergewerbes (Senkgrubenräumergewerbes) verfügt werden.

Derartige Abgrenzungen haben die Folge, daß innerhalb jedes abgegrenzten Bezirkes nur jene *Gewerbeinhaber* der betreffenden Kategorie berechtigt ſind, Arbeiten zu verrichten, welche in *dem Bezirke* ihren Standort haben.

Die Veränderung oder Aufhebung dieſer bezirksweiſen Abgrenzungen kann von der politiſchen Landesbehörde nach Anhörung der beſtehenden Genoſſenſchaft und der Gemeindevertretungen verfügt werden, ohne daß den betreffenden Gewerbetreibenden deshalb ein Entſchädigungsanſpruch zuſteht.

§ 51.

Feſtſetzung von Maximaltarifen.

Für den Kleinverkauf von Artikeln, die zu den notwendigſten Bedürfniſſen des täglichen Unterhaltes gehören, dann für die Rauchfangkehrer-, Kanalräumer-, Abdecker-, Tranſport- und Platzdienſtgewerbe können Maximaltarife feſtgeſetzt werden.

Dieſe Feſtſetzung hat für die Rauchfangkehrer- und Kanalräumergewerbe jedenfalls dann, und zwar nach Gemeinden zu erfolgen, wenn die bezirksweiſe Abgrenzung für die betreffenden Gewerbe im Sinne des § 42 verfügt wird.

Die in den vorſtehenden Abſätzen erwähnten Tarife werden *nach Anhörung* der Gemeindevertretungen und nach Einvernehmung der Handels- und Gewerbekammer und der betreffenden Genoſſenſchaften unter Berückſichtigung der beſtehenden Verhältniſſe von der politiſchen Landesbehörde feſtgeſtellt und haben nur für das Gebiet der betreffenden Gemeinden bis auf Widerruf Geltung.

Anträge der II. Abteilung.

Zu § 42.

Die Einführung der Kehrbezirke ſoll künftig nicht mehr von dem Antrage der Gemeindevertretungen größerer Städte abhängig ſein, ſondern dem Ermeſſen der politiſchen Landesbehörde überlaſſen bleiben, welche an die Anhörung der Genoſſenſchaft und der Gemeindevertretungen gebunden iſt.

Die Beſchränkung der Ausübung des Rauchfangkehrer- und Kanalräumergewerbes auf den Bezirk des Standortes ſollte jedoch für die Fälle der dringenden Not, welche bei einer Feuer- oder Waſſergefahr eintreten kann, entfallen. Deshalb wird beantragt:

§ 42, Abſatz 3, ſei durch die Zuſatzbeſtimmung zu ergänzen.

In Fällen dringender Not können Rauchfangkehrer und Kanalräumer auch außerhalb ihres Bezirkes zur Hilfeleiſtung herangezogen werden.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.
Bezüglich der in einzelnen Gemeinden für die Fleischausschrotung und Brotbäckerei bestehenden Einrichtung der Verpachtung bleiben die besonderen Vorschriften maßgebend.	
§ 54.	
Regelung einzelner Gewerbe.	
Absatz 1.	
In welcher Weise die Inhaber von Trödler- und Pfandleihergewerben, *dann von Dienst- und Stellungsvermittlungsgewerben* ihre Bücher zu führen und welcher polizeilichen Kontrolle über den Umfang und die Art ihres Geschäftsbetriebes sie sich zu unterwerfen haben, wird im Verordnungswege festgesetzt.	
§ 56.	
Übergang der Gewerbe.	
Nach dem Tode eines Gewerbetreibenden hat der Erbe oder Legatar, wenn er das Gewerbe fortführen will, dasselbe auf eigenen Namen neu anzumelden.	
Desgleichen hat eine neue Anmeldung stattzufinden, wenn ein Gewerbeetablissement durch Akte unter Lebenden auf einen anderen übertragen wird.	
Ist das Gewerbe ein konzessioniertes, so bedarf es in beiden Fällen einer neuen Konzession.	
Die Witwe eines Gewerbetreibenden kann, sofern sie von dem letzteren nicht aus ihrem Verschulden gerichtlich geschieden war, für die Dauer des Witwenstandes ein konzessioniertes oder handwerksmäßiges Gewerbe auf Grund des auf den Namen des verstorbenen Gewerbetreibenden lautenden Konzessionsdekretes oder Gewerbescheines gegen bloße Anzeige an die Gewerbebehörde fortführen. Ebenso kann, wenn eine Witwe nicht vorhanden ist oder dieselbe ihr Recht nicht ausüben will, ein konzessioniertes oder handwerksmäßiges Gewerbe für Rechnung der minderjährigen Erben oder Legatare des verstorbenen Gewerbetreibenden bis zu ihrer erreichten Großjährigkeit gegen bloße Anzeige an die Gewerbebehörde fortgeführt werden.	
Wenn ein Gewerbetreibender sowohl eine Witwe, welche nicht von ihm aus ihrem Verschulden gerichtlich geschieden ist und welche das Gewerbe fortführen will, als auch minderjährige Erben, beziehungsweise Legatare hinterläßt, so steht das im vorigen Absatz bezeichnete Recht, wenn der Gewerbetreibende hierüber keine Verfügung trifft, den erwähnten Personen gemeinschaftlich zu. Einzelne der hienach berechtigten Personen können für ihre Person auf dieses Recht verzichten.	
Zur Fortführung eines Gewerbes für Rechnung der Massa während einer Konkurs- oder Verlassenschaftsabhandlung bedarf es *gleichfalls nur einer Anzeige an die Gewerbebehörde.*	

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.

In den oben erwähnten Fällen ist, wenn die Natur des Gewerbes es fordert, ein nach § 55 geeigneter Stellvertreter (Geschäftsführer) zu bestellen.

§ 57.

Zurücknahme der Gewerbeberechtigung.

Wenn bei einem Gewerbetreibenden der ursprüngliche und noch fortdauernde Mangel eines der gesetzlichen Erfordernisse des selbständigen Gewerbebetriebes nachträglich zum Vorscheine kommt, kann der Fortbetrieb des Gewerbes *von der Verleihungsbehörde* untersagt und der Gewerbeschein beziehungsweise die Konzession zurückgenommen werden.

Bei den im § 15, Punkt 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 12, 13, 15 und 16, *dann § 21 a* angeführten Gewerben kann die Konzession auch dann zurückgenommen werden, wenn das Gewerbe binnen sechs Monaten, und bei dem in § 15, Punkt 3, angeführten Gewerbe, wenn dasselbe binnen zwei Monaten nach der Erteilung desselben nicht in Betrieb gesetzt oder wenn später durch ebenso lange Zeit der Betrieb ausgesetzt wird.

Sofern ein Gewerbe auf Grund des § 24 an eine Konzession gebunden wird, kann im Verordnungswege bestimmt werden, daß, wenn ein solches Gewerbe binnen sechs Monaten nach seiner Erteilung nicht in Betrieb gesetzt oder wenn später durch ebenso lange Zeit der Betrieb ausgesetzt wird, die Konzession von der Verleihungsbehörde zurückgenommen werden kann.

§ 75 a.

Gewerbliche Fortbildungsschulen.

Die Gewerbeinhaber sind verpflichtet, den Hilfsarbeitern bis zum vollendeten 18. Lebensjahre zum Besuche der bestehenden *allgemein* gewerblichen *Fortbildungsschulen (beziehungsweise* Vorbereitungskurse) *sowie der fachlichen Fortbildungsschulen* die erforderliche Zeit einzuräumen.

Den genannten Anstalten sind die bestehenden gleichartigen Lehranstalten für den Unterricht in den weiblichen Hand- und Haushaltungsarbeiten gleichzuhalten.

§ 98 a.

Nach Absatz 1.

Der Handelsminister ist ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Minister des Innern nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammern, im Verordnungswege auszusprechen, daß für bestimmte Gewerbe, für welche die Lehrzeit von der Genossenschaft mit mehr als drei bis zum höchstzulässigen Ausmaße von vier Jahren festgestellt wird, die gleiche Dauer der Lehrzeit auch in den im Sprengel der betreffenden Genossen-

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

schaft gelegenen gleichartigen fabriksmäßig betriebenen Gewerbeunternehmungen zur Anwendung gebracht werden kann.

§ 99.

Aufnahme der Lehrlinge.

Absatz 2.

Der Lehrvertrag *ist schriftlich abzuschließen. Ein Exemplar desselben* ist sofort nach Abschluß der Genossenschaftsvorstehung oder, wenn der Lehrherr keiner Genossenschaft angehört, der Gemeindebehörde einzusenden und in dem *hiefür bestimmten* Protokollsbuche *zu verzeichnen.*

Neuer, zwischen dem vorletzten und letzten Alinea einzuschaltender Absatz.

Die Aufnahme großjähriger Lehrlinge hat gleichfalls auf Grund eines schriftlich abgeschlossenen Lehrvertrages zu geschehen, auf welchen die obigen Bestimmungen sinngemäße Anwendung zu finden haben.

§ 99 b.

Pflichten des Lehrlings.

Absätze 4, 5 und 6.

Für jene Lehrlinge, welche *durch eigenes Verschulden einen entsprechenden Unterrichtserfolg nicht erreichen,* kann seitens der Gewerbebehörde auf Grund der von dem betreffenden Schulaufsichtsorgane erstatteten Anzeige die statuten- oder vertragsmäßig festgesetzte regelmäßige Dauer der Lehrzeit verlängert werden.

Die Dauer der im Sinne der vorstehenden Bestimmung verlängerten Lehrzeit darf jedoch nicht mehr als ein *halbes* Jahr betragen.

Eine Verlängerung der Lehrzeit tritt ferner dann, wenn der Lehrling die vorgeschriebene Lehrlingsprüfung nicht vor Beendigung der Lehrzeit bestanden hat, bis zum Zeitpunkte der erfolgreichen Ablegung dieser Prüfung ein.

Anträge der II. Abteilung.

Zu § 99 b.

Die geltende Gewerbeordnung hat eine Verlängerung der statuten- oder vertragsmäßig festgesetzten Lehrzeit bis zu einem Jahre für den Fall der wiederholten Vernachlässigung des Unterrichtes aus eigenem Verschulden des Lehrlings sowie auch dann vorgesehen, wenn der Lehrling die durch das Genossenschaftsstatut vorgeschriebene Lehrlingsprüfung nicht besteht. In dem vorliegenden Entwurfe wird diese Verlängerung auf ein halbes Jahr für jene Lehrlinge herabgesetzt, welche durch eigenes Verschulden einen entsprechenden Unterrichtserfolg nicht erreichen, für diejenigen Lehrlinge, welche die vorgeschriebene Lehrlingsprüfung nicht vor Beendigung der Lehrzeit bestanden haben, aber bis zu dem Zeitpunkte der erfolgreichen Ablegung dieser Prüfung ausgedehnt.

Eine Verlängerung der Lehrzeit auf ganz unbestimmte Zeit muß aber als ganz unzulässig bezeichnet werden, weil die hiefür erforderliche Voraussetzung, daß der Mißerfolg bei der Lehrlingsprüfung nur auf einem Verschulden des Lehrlings beruhen könne, in so manchen Fällen ganz unberechtigt wäre. Der Lehrling wird sich die Fertigkeiten, welche zu erlernen ihm Gelegenheit geboten wird, bis zu einem gewissen Grade der Vollkommenheit in der Regel aneignen. Wenn er aber zu Dienstboten- und Taglöhnerarbeiten mehr als zu gewerblichen Arbeitsleistungen verwendet wird, dann liegt die Schuld des Mißerfolges bei der

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.
	Prüfung an dem Lehrherrn und es wäre sehr bedenklich, diesem durch die Verlängerung der Lehrzeit ein Recht zu der fortgesetzt pflichtwidrigen Verwendung des Lehrlings weiter zuzuerkennen und ihm die erwünschte Gelegenheit darzubieten, den Lehrling so lange als möglich seinen eigennützigen Zwecken dienstbar zu machen. Die Verlängerung der Lehrzeit aus dem Titel der nicht bestandenen Prüfung muß derzeit, wo noch alle Erfahrungen über die obligatorische Lehrlingsprüfung mangeln, als verfrüht bezeichnet werden. Die Gewerbeordnung für das Deutsche Reich, welche an die Unterlassung der mit unserer Lehrlingsprüfung identischen Gesellenprüfung zwar nachteilige Folgen knüpft, indem die Befugnis zum Anleiten von Lehrlingen und die Erwerbung des Meistertitels von derselben abhängig ist, hat aber den Prüfungszwang nicht auferlegt und dies mit den Worten in den Motiven zu dem Gesetze begründet: „Ein unmittelbarer Zwang zur Ablegung der Prüfung konnte der Natur der Sache nach nicht vorgeschrieben werden." Wenn man aber schon von der Ansicht ausgeht, daß der Eifer unserer Lehrlinge ohne den Prüfungszwang nicht genügend angeregt werden kann, so muß dieser doch nicht mit der Verlängerung der Lehrzeit im Zusammenhange stehen. Diese Maßregel wird den Wert der obligatorischen Prüfung sogar herabsetzen, denn das Niveau derselben wird angesichts der Strafe der Lehrzeitverlängerung kaum die durchschnittliche Höhe der Leistungsfähigkeit eines Lehrlings erreichen dürfen, da es doch ein für die Genossenschaft beschämender Zustand wäre, wenn die Mehrzahl der Prüfungskandidaten die Prüfung nicht bestehen und deshalb nachlernen müßte. Mit dem Wegfall der Strafe des Nachlernens können bei der Prüfung unbedingt höhere Anforderungen gestellt werden und die erfolgreiche Ablegung derselben wird den Charakter einer Auszeichnung erhalten und der Lehrherr, dessen Lehrling die Prüfung nicht bestanden hat, wird sich lange nicht so schuldlos fühlen dürfen, als wenn durch die Strafe des Nachlernens mit der Schuld des Lehrlings gewissermaßen auch die Schuldlosigkeit des Lehrherrn festgestellt wird, obgleich eine genaue Untersuchung auf dieselbe oft das Gegenteil erweisen müßte. Da mit der Strafe des Nachlernens eine Ungerechtigkeit gegenüber dem Lehrling begangen werden kann, welcher oft schon dadurch gestraft erscheint, daß er einem Lehrherrn überlassen wurde, bei welchem nur wenig Gelegenheit zur Erlernung des Gewerbes geboten ist, so kann deren Einführung in Bezug auf die Lehrlingsprüfung nicht befürwortet werden. Dagegen kann diese Strafe für Lehrlinge, welche durch eigenes Verschulden einen entsprechenden Unterrichtserfolg nicht erreichen sowie nach dem Antrage des Wiener Magistrates für jene Lehrlinge, welche

Digitized by

Regierungsentwurf.

Anträge der II. Abteilung.

sich in einer Fortbildungsschule derart disziplinwidrig verhalten, daß alle den Schulorganen gebotenen Mittel der Bestrafung versagen, als ganz gerechtfertigt bezeichnet werden, weil in diesen Fällen die Schuld des Lehrlings unzweifelhaft festgestellt werden muß.

Seitens eines Mitgliedes wurde bei Beratung dieses Paragraphen mit der Begründung, daß die Lehrlinge oft nicht die Schuld tragen, wenn sie nichts lernen, sondern in sehr vielen Fällen die Meister, welche sie zu Warentransport und sonstigen Dienstleistungen verwenden und auch nicht human behandeln, der Antrag gestellt:

„Es sind Lehrlingsinspektoren zu ernennen, welche sowohl den Fortgang der Ausbildung als das ganze Lehrlingswesen zu überwachen haben. (Also die Unterbringung, die Kost, den Unterricht.) Wenn bei einem Meister eine Anzahl Lehrlinge einen guten Fortgang nicht aufweist, so ist ihm das Halten von Lehrlingen für eine gewisse Zeit verboten."

Ein Vertreter des Kleingewerbes bezeichnete es jedoch als große Übertreibung, die Lehrlinge als Parias der Werkstätten zu bezeichnen, stimmte jedoch der Errichtung von Lehrlingsinspektoraten mit der Bemerkung zu, daß das Ergebnis der Inspektionen zeigen werde, daß der Gewerbestand weit fortgeschrittener ist und gegen seine Lehrlinge weit humaner vorgeht, als der Antragsteller meint.

Dieser Antrag wurde über Anregung eines Herrn Vertreters des Ministeriums des Innern als zur Beratung des § 137 gehörig, welcher von der Entziehung des Rechtes Lehrlinge zu halten handelt, zurückgestellt. Bei dieser Gelegenheit stimmte jedoch die Abteilung der Ansicht des Referenten zu, daß der Industrierat nicht berufen erscheine, die Frage der Einsetzung von Lehrlingsinspektoren aus eigener Initiative zu behandeln.

Diesen Ausführungen gemäß werden nachfolgende Anträge gestellt:

§ 99 b, Absatz 4 habe zu lauten:

Für jene Lehrlinge, welche durch eigenes Verschulden einen entsprechenden Unterrichtserfolg nicht erreichen oder welche sich in der gewerblichen oder fachlichen Fortbildungsschule derart disziplinwidrig verhalten, daß die den Schulorganen zu Gebote stehenden Disziplinarmittel zu einer angemessenen Bestrafung nicht ausreichen, kann seitens der Gewerbebehörde die statuten- oder vertragsmäßig festgesetzte regelmäßige Dauer der Lehrzeit verlängert werden.

§ 99, Absatz 6 hätte zu entfallen.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

§ 103 a.

Nach Absatz 1.

Bei Abschluß des neuen Lehrvertrages ist die bisher zurückgelegte Lehrzeit entsprechend zu berücksichtigen.

§ 104.

Lehrzeugnis.

Absatz 2.

Im Falle der Auflösung durch ordnungsmäßige Beendigung des Lehrverhältnisses ist, wenn der Lehrherr einer Genossenschaft angehört, von der Genossenschaftsvorstehung unter Benützung des Lehrzeugnisses, beziehungsweise der Lehrzeugnisse, ***des Zeugnisses über die mit Erfolg abgelegte Lehrlingsprüfung sowie*** der seitens der Genossenschaft gemäß § 114 gemachten Wahrnehmungen ein Lehrbrief auszustellen.

Anträge der II. Abteilung.

Zu § 104, Absatz 2.

Es ist nicht klar, welche Wahrnehmungen der Genossenschaft gemäß § 114 bei der Ausstellung des Lehrbriefes benützt werden sollen; wahrscheinlich dürften jene gemeint werden, welche sich auf den Schulbesuch des Lehrlings beziehen, da § 114 d der Genossenschaft die Beaufsichtigung ihrer Unterrichtsanstalten zuweist.

In dieser Voraussetzung würde sich zur Klarstellung bei § 104, Absatz 2, folgende Fassung empfehlen.

Im Falle der Auflösung durch ordnungsmäßige Beendigung des Lehrverhältnisses ist, wenn der Lehrling einer Genossenschaft angehört, von der Genossenschaftsvorstehung unter Benützung des Lehrzeugnisses beziehungsweise der Lehrzeugnisse, des Zeugnisses über die mit Erfolg abgelegte Lehrlingsprüfung sowie des Zeugnisses über den Besuch einer Fortbildungsschule, ein Lehrbrief auszustellen.

Zu diesem Paragraphen wurde seitens eines Mitgliedes die Führung von Registern über die von den Genossenschaften ausgestellten Lehrzeugnisse angeregt, damit beim Antritte des Gewerbes sowohl dem Gewerbeanmelder als auch den Handels- und Gewerbekammern, welche zur gutächtlichen Äußerung eingeladen werden, wenn ein Lehrzeugnis nicht aufzufinden ist, Zeit und Arbeit erspart würde.

Die Abteilung konnte die Nützlichkeit dieser Anregung nur zugeben, glaubte aber nicht zweifeln zu dürfen, daß diesbezügliche Vormerkungen schon bei den meisten Genossenschaften bestehen. Die gesetzliche Verpflichtung, welche aber im § 114 am Platze wäre, dürfte ganz entbehrlich sein, da auch im Verordnungswege eine solche auferlegt werden kann.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

§ 104 b.

Lehrlingsprüfung bei handwerksmäßigen Gewerben.

Die Genossenschaften haben Vorsorge zu treffen, daß die in handwerksmäßigen Gewerben verwendeten Lehrlinge sich am Ende der Lehrzeit einer Lehrlingsprüfung unterziehen, welche den Nachweis zu erbringen hat, daß der Lehrling sich die in dem betreffenden Gewerbe erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten angeeignet hat.

Die Lehrlingsprüfung ist vor der von der betreffenden Genossenschaft gebildeten Prüfungskommission abzulegen.

Die Prüfungskommission besteht aus einem Vorsitzenden und mindestens zwei Beisitzern. Der Vorsitzende wird von der politischen Landesbehörde nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer bestellt. Von den Beisitzern wird die Hälfte von der Genossenschaftsvorstehung, die andere Hälfte vom Gehilfenausschusse aus der Zahl der Gehilfen, welche eine Lehrlingsprüfung bestanden oder wenigstens eine zweijährige Lehrzeit zurückgelegt haben, bestellt. Die Bestellung des Vorsitzenden und der Beisitzer erfolgt in der Regel auf drei Jahre.

Anträge der II. Abteilung.

Zu § 104 b.

Die Lehrlingsprüfung, welche in dem geltenden Gesetze nur für jene Lehrlinge obligatorisch ist, die einer Genossenschaft angehören, welche eine solche statutarisch eingeführt hat, soll nunmehr von allen Lehrlingen handwerksmäßiger Gewerbe am Ende der Lehrzeit abgelegt werden. Ob mit derselben auch der Zweck, besser als bisher ausgebildeter Lehrlinge in den Gehilfenstand hinüberzuleiten, erreicht werden kann, ist sehr fraglich. Aber es wäre doch unvorsichtig, gegen dieselbe Stellung zu nehmen, da sich die Genossenschaft aus den Prüfungsergebnissen ein klares Bild über das unterschiedliche Niveau der Lehrlingsausbildung verschaffen kann und weil der Lehrherr an die Erfüllung seiner Pflicht, den Lehrling entsprechend auszubilden, durch die Prüfung ebenso gemahnt wird wie der Lehrling. Der Genossenschaft kann es daher nur erwünscht sein, die Leistungsfähigkeit des Lehrlings einer Beurteilung durch Fachmänner zu unterziehen, von welcher auch der Lehrherr mitgetroffen wird, der den Lehrling nach Ablauf der Probezeit behalten und von dem Rechte, nach § 101 das Lehrverhältnis auflösen zu können, wenn sich unzweifelhaft herausstellt, daß der Lehrling zur Erlernung des Gewerbes untauglich ist, keinen Gebrauch gemacht hat.

Bezüglich der Ernennung des Vorsitzenden der Prüfungskommission sei bemerkt, daß es sich als sehr zweckmäßig erweisen dürfte, wenn derselbe nicht dem Kreise der der Genossenschaftsvorstehung oder dem Genossenschaftsausschusse angehörigen Mitglieder entnommen wird, da die Wahl der Beisitzer von der Genossenschaftsvorstehung ohnehin gewöhnlich auf Mitglieder aus diesen Kreisen fallen wird und es doch geboten erscheint, daß auch die Genossenschaftsmitglieder, welche mit keinen Funktionen betraut sind, eine Vertretung in der Kommission erlangen. Auch würde die Unparteilichkeit des Vorsitzenden, dessen Stimme oft entscheidend sein wird, durch diesen Vorgang gegen jeden Einwand gesichert.

Demgemäß wird der Antrag gestellt:

§ 104 b, Absatz 3 habe zu lauten:

Die Prüfungskommission besteht aus einem Vorsitzenden und mindestens zwei Beisitzern. Der Vorsitzende wird von der politischen Landesbehörde aus dem Kreise der Genossenschaftsmitglieder, welche weder der Genossenschaftsvorstehung, noch dem Genossenschaftsausschusse angehören, nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer bestellt. Von den Beisitzern wird die Hälfte von der Genossenschaftsvorstehung, die andere Hälfte vom

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.
	Gehilfenausschusse aus der Zahl der Gehilfen, welche eine Lehrlingsprüfung bestanden oder wenigstens eine zweijährige Lehrzeit zurückgelegt haben, bestellt. Die Bestellung des Vorsitzenden und der Beisitzer erfolgt in der Regel auf drei Jahre.
§ 104 c.	Zu § 104 c und 104 d.
Der Vorgang bei der Prüfung und die Höhe der Prüfungstaxen wird durch eine Prüfungsordnung geregelt, welche für die einzelne Genossenschaft von der politischen Landesbehörde nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer erlassen wird. Die Kosten der Prüfung werden von der Genossenschaft getragen, welcher dagegen die Prüfungstaxen zufließen.	Die Bestimmungen des § 104 c, die Prüfungsordnung, die Prüfungstaxen sowie die Ausstellung der Prüfungsarbeiten betreffend, ferner jene des § 104 d, erster Absatz, welche das Gesuch um Zulassung zur Prüfung betrifft, können durch das Genossenschaftsstatut geregelt werden, wozu § 114, Punkt b, ermächtigt. Auch die Bestimmung im zweiten Absatze des § 104 d, die Wiederholung der Prüfung betreffend, kann im Genossenschaftsstatute ihren Platz finden. Wenn von der Verlängerung der Lehrzeit abgesehen wird, entfällt jeder Anlaß zu einer solchen Bestimmung.
Die für die Prüfung angefertigten Arbeiten sind öffentlich auszustellen.	Es wird daher beantragt:
	§ 104 c hat zu entfallen.
§ 104 d.	§ 104 d habe zu lauten:
Der Lehrling hat das Gesuch um Zulassung zur Prüfung an die Prüfungskommission zu richten und seinem Gesuche das Lehrzeugnis und, soferne er zum Besuche einer Fortbildungsschule (§ 99 b, Absatz 3) verpflichtet war, die Zeugnisse über den Schulbesuch beizulegen.	**Die Prüfungskommission hat über das Ergebnis der Prüfung ein stempelfreies Zeugnis kostenlos auszustellen, welches im Falle des günstigen Erfolges in den Lehrbrief (§ 104) einzutragen ist.**
Die Prüfungskommission hat das Ergebnis der Prüfung auf dem Lehrbriefe zu beurkunden. Wird die Prüfung nicht bestanden, so hat die Prüfungskommission den Zeitraum zu bestimmen, nach dessen Ablauf die Prüfung wiederholt werden darf. Die Prüfungszeugnisse sind kostenlos auszustellen.	
§ 104 e.	
Der Vorsitzende ist berechtigt, die Beschlüsse der Prüfungskommission zu sistieren; er hat hievon die Anzeige an die Handels- und Gewerbekammer zu erstatten, welche dieselbe samt ihrer Äußerung an die politische Landesbehörde zur endgültigen Entscheidung zu leiten hat.	
Genossenschaften.	
§ 108.	Zu § 108.
Die Verpflichtung zur Teilnahme an der Genossenschaft im Sinne der § 106 und 107 tritt für die Inhaber jener Gewerbeunternehmungen nicht ein, welche fabriksmäßig betrieben werden. *Doch sind dieselben berechtigt, der für die betreffende Gewerbe-*	Die Inhaber fabriksmäßig betriebener Unternehmungen sollen wie bisher zum Beitritte zu einer Genossenschaft nicht verpflichtet, aber auch nur mit Zustimmung der betreffenden Genossenschaft hiezu berechtigt sein. Die Mitgliedschaft der Fabriksunter-

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

kategorie bestehenden Genossenschaft mit Zustimmung der letzteren als Mitglieder beizutreten. Sie haben auch das Recht, bezüglich ihrer Verkaufsniederlagen der für die Handelsgewerbe des betreffenden Ortes bestehenden Genossenschaft mit Zustimmung der letzteren beizutreten. In beiden Fällen haben sie die gleichen Rechte und Pflichten wie die übrigen Mitglieder der Genossenschaft und sind die von ihnen beschäftigten Hilfsarbeiter, beziehungsweise die von ihnen in der betreffenden Verkaufsniederlage beschäftigten Hilfsarbeiter als Angehörige der Genossenschaft zu behandeln.

Die Mitgliedschaft der einer Genossenschaft auf Grund der vorstehenden Bestimmungen beigetretenen Gewerbeunternehmungen kann nur im beiderseitigen Einvernehmen wieder aufgehoben werden. Dieses Einvernehmen kann jedoch über Ansuchen eines Teiles durch die Entscheidung der Gewerbebehörde ersetzt werden.

Anträge der II. Abteilung.

nehmer kann ferner nur im beiderseitigen Einvernehmen wieder aufgehoben werden, wobei die Entscheidung der Gewerbebehörde über Ansuchen eines Teiles angerufen werden kann.

Die Wahrung der beiderseitigen, mitunter kollidierenden Interessen rechtfertigt diese Abänderungen des geltenden Rechtes, daß aber infolgedessen die Inhaber von Fabriksbetrieben weit seltener in eine Genossenschaft eintreten und vielleicht auch manche ihren Austritt noch vor der Wirksamkeit dieser Gesetzesänderungen anmelden werden, ist nicht unwahrscheinlich.

Hiebei könnte die Frage aufgeworfen werden, ob ein Mitglied der Genossenschaft, welches unter Zurücklegung des Gewerbes den fabriksmäßigen Betrieb für dasselbe Gewerbe anmeldet, zum Austritte aus der Genossenschaft berechtigt sei. Diese Frage wäre unbedingt zu bejahen, da mit der Zurücklegung des Gewerbes die Mitgliedschaft erlischt, mit dem Antritte eines fabriksmäßig betriebenen Gewerbes aber eine Verpflichtung zur Teilnahme an der Genossenschaft nicht verbunden ist.

Eine zweckmäßige Neuerung ist das den Inhabern fabriksmäßig betriebener Unternehmungen gewährte Recht, bezüglich ihrer Verkaufsniederlagen der im betreffenden Orte bestehenden Handelsgenossenschaft beitreten zu können. Ein Fabrikant ist ja stets auch Kaufmann und hat als solcher und noch weit mehr seine kaufmännischen Hilfsarbeiter ein lebhaftes Interesse an der Wirksamkeit der Handelsgenossenschaften. Dieses Recht sollte aber noch eine Erweiterung dahin erhalten, daß auch der Beitritt zur Handelsgenossenschaft am Orte der Fabriksunternehmung gestattet sei, insbesondere der in derselben beschäftigten Handelsgehilfen wegen, deren Interessen mit den Angehörigen einer Gewerbegenossenschaft fast keine Berührungspunkte haben.

Im Sinne dieser Bemerkungen wird der Antrag gestellt:

§ 108, Absatz 1 habe zu lauten:

Die Verpflichtung zur Teilnahme an der Genossenschaft im Sinne der § 106 und 107 tritt für die Inhaber jener Gewerbeunternehmungen nicht ein, welche fabriksmäßig betrieben werden. Doch sind dieselben berechtigt, sowohl der für die betreffende Gewerbekategorie bestehenden Genossenschaft, als auch der für das Handelsgewerbe in den Betriebsorten ihrer Fabriksunternehmungen und ihrer Niederlagen bestehenden Genossenschaft mit Zustimmung der letzteren beizutreten. In beiden Fällen haben sie die gleichen Rechte und Pflichten wie die übrigen Mitglieder der Genossenschaft, jedoch sind die von ihnen beschäftigten gewerblichen Hilfsarbeiter als Ange-

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.
	hörige der für die betreffende Gewerbekategorie, die kaufmännischen Hilfsarbeiter als Angehörige der für das Handelsgewerbe bestehenden Genossenschaft zu behandeln.
§ 110.	Zu § 110.
Die Umänderung der Statuten der bestehenden Genossenschaften nach den Bestimmungen dieses Gesetzes ist seitens der politischen Landesbehörden von Amts wegen einheitlich sogleich nach dem Geltungsbeginne dieses Gesetzes vorzunehmen, ohne hiezu erst eine Beschlußfassung der Genossenschaft einzuholen.	Wenn auch zugegeben ist, daß die Umänderung der Statuten im Wege der genossenschaftlichen Beschlußfassung einen längeren Zeitraum erfordern dürfte, so erscheint es doch zu weit gegangen, wenn den Genossenschaften dieses Umstandes wegen die Möglichkeit entzogen werden soll, die Statuten ihren besonderen Verhältnissen entsprechend umzugestalten. Die amtswegige Umänderung sollte daher erst nach Ablauf einer bestimmten Frist eintreten und den Genossenschaften ein Normalstatut zur Erleichterung ihrer Aufgabe an die Hand gegeben werden, damit sie ihrer Verpflichtung rechtzeitig nachkommen können.
Die landesüblichen Benennungen (Gremien, Gilden, Innungen u. dgl.) können beibehalten werden.	Es wird daher beantragt:
	§ 110, Absatz 1 habe zu lauten:
	Die Umänderung der Statuten der bestehenden Genossenschaften nach den Bestimmungen dieses Gesetzes ist sogleich nach der Kundmachung dieses Gesetzes vorzunehmen, wozu den Genossenschaften ein vom Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern verfaßtes Normalstatut übermittelt wird. Wenn die Beschlußfassung der Genossenschaft nach Ablauf von drei Monaten nach Empfang des Normalstatuts nicht erfolgt ist, kann die politische Landesbehörde die Umänderung des Statuts von Amts wegen vornehmen.
§ 111.	
Auch mehrere bisher gesondert bestehende Gewerbekorporationen können im gegenseitigen Einvernehmen durch den Ausspruch der politischen Landesstelle nach Einvernehmung der Handels- und Gewerbekammer zu Einer Genossenschaft vereinigt werden.	
Ebenso können bei jenen Genossenschaften, welche verschiedenartige Gewerbe umfassen, im gegenseitigen Einvernehmen oder über Begehren *der Mehrheit der einer Gewerbekategorie oder verwandten Gewerbekategorien angehörigen Mitglieder dieser Gewerbekategorien* aus der bisherigen Genossenschaft ausgeschieden und unter der Voraussetzung, daß die Bedingungen zur Erreichung der genossenschaftlichen	

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.

Zwecke vorhanden ſind, als ſelbſtändige Genoſſenſchaften errichtet *oder einer ſchon beſtehenden Genoſſenſchaft einverleibt werden.*

Sobald ein derartiges Ausſcheidungs- beziehungsweiſe Einverleibungsbegehren vorliegt, ſind über dasſelbe die beteiligten Genoſſenſchaften einzuvernehmen, welche nach Befragung einer zu dieſem Zwecke einzuberufenden außerordentlichen Genoſſenſchaftsverſammlung ihre Äußerung binnen vier Wochen der Gewerbebehörde erſter Inſtanz zu übermitteln haben, widrigenfalls ohne Anhörung des Gutachtens mit der Entſcheidung vorzugehen iſt.

§ 112.

Zuweiſung.

Iſt bezüglich einzelner Gewerbe ein Zweifel, ob dieſelben in eine *beſtehende* Genoſſenſchaft einzureihen ſind, ſo hat die *politiſche Landesbehörde* nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer *und* der betreffenden Genoſſenſchaften über die Zuweiſung zu entſcheiden. *Solchen Genoſſenſchaften, welche einzelne oder verwandte Gewerbe in ſich begreifen, dürfen mit dieſen nicht verwandte Gewerbe nicht zugewieſen werden.*

§ 114.

Zwecke.

Abſatz 1.

Der Zweck der Genoſſenſchaft beſteht in der *Pflege* des Gemeingeiſtes, in der Erhaltung und *Hebung* der Standesehre, *in der Vertretung der gemeinſamen gewerblichen,* ſowie in der Förderung der humanitären *wirtſchaftlichen und Bildungsintereſſen* ihrer Mitglieder und Angehörigen.

Die Förderung der humanitären Intereſſen kann insbeſondere durch Gründung von Kranken- und Unterſtützungskaſſen beziehungsweiſe Unterſtützungsfonds für die Mitglieder und Angehörigen ſowie durch Übernahme der Vermittlung von Verſicherungen für die Mitglieder bei einer beſtehenden Verſicherungsanſtalt, die Förderung der wirtſchaftlichen Intereſſen durch Einführung des gemeinſchaftlichen Maſchinenbetriebes und verbeſſerter Erzeugungsarten, durch Errichtung von Rohſtofflagern, Verkaufshallen, Muſterlagern, Vorſchußkaſſen u. ſ. w., die Förderung der Bildungsintereſſen durch Errichtung und Unterſtützung gewerblicher Unterrichtsanſtalten (Fach- und Fortbildungs-

Regierungsentwurf.

schulen, Lehrwerkstätten u. dgl.), durch Veranstaltung von fachlichen Lehrkursen für Mitglieder und Angehörige, von Lehrlingsarbeitenausstellungen u. s. w. erfolgen.

Absatz 2, Punkt d.

d) Die Beaufsichtigung *der von der Genossenschaft errichteten oder subventionierten gewerblichen Unterrichtsanstalten, Lehrkurse, Lehrlingsarbeitenausstellungen u. dgl.;*

Der vorletzte und letzte Absatz entfällt.

§ 114 a.

Die Genossenschaften sind berechtigt, für den Bereich der Gewerbe ihres Sprengels innerhalb des Rahmens der gesetzlichen Vorschriften die den üblichen Verhältnissen entsprechenden Bestimmungen über Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit und über die Arbeitspausen, über die Zeit der Entlohnung der Hilfsarbeiter und über die Kündigungsfrist festzustellen. Diese Feststellung hat durch die Genossenschaftsversammlung nach Anhörung der Gehilfenversammlung zu erfolgen und ist als Bestandteil beziehungsweise Anhang der Statuten von der politischen Landesbehörde nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer zu genehmigen.

Die erwähnten Bestimmungen haben für den Fall, daß von den der Genossenschaft angehörigen Gewerbeinhabern mit ihren Hilfsarbeitern in dieser Beziehung nicht nachgewiesenermaßen abweichende Vereinbarungen getroffen worden sind, für die Parteien rechtsverbindliche Geltung.

Anträge der II. Abteilung.

Zu § 114a.

Dieser Paragraph räumt den Genossenschaften das Recht ein, in ihrem Sprengel unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften die Bestimmungen nach Anhörung der Gehilfenversammlung festzustellen, welche den Arbeitsvertrag bilden und die Arbeitszeit, die Arbeitspausen, die Entlohnung und die Kündigungsfrist betreffen. Diese Bestimmungen sollen für die Genossenschaftsmitglieder und ihre Angehörigen aber nur dann rechtsverbindliche Geltung haben, wenn zwischen diesen nicht nachgewiesenermaßen abweichende Vereinbarungen getroffen worden sind.

So verlockend es scheint, daß die Genossenschaftsversammlungen dem Arbeitgeber das Odium, dem Gehilfen die Arbeitsbedingungen selbst diktieren zu müssen, in Hinkunft abnehmen sollen, so herausfordernd wäre dieses Vorgehen gegenüber den Gehilfen, welche sich zwar den üblichen Arbeitsbedingungen der einzelnen Unternehmer fügen müssen, sich aber aufs äußerste wehren würden, wenn ihnen eine Koalition der vereinigten Arbeitgeber gegenübergestellt wird. Die Anhörung der Gehilfenversammlung würde keineswegs genügen, um solchen Beschlüssen Geltung zu verschaffen. Nur im Wege einer Vereinbarung mit der Gehilfenschaft können dieselben, ohne die heftigsten Störungen in dem Verhältnisse zwischen Mitgliedern und Angehörigen der Genossenschaft herbeizuführen, zur Ausführung gelangen. Die Gefahr eines Streiks wäre andernfalls unvermeidlich und die nächste Folge einseitiger Beschlüsse voraussichtlich nur die, daß jene Arbeitgeber, welche sich nicht zu günstigeren Vereinbarungen herbeilassen wollten, keine oder nur die minderwertigsten Arbeitskräfte finden würden.

Solche Beschlüsse über die Arbeitsbedingungen würden daher, wenn sie nicht im Einvernehmen mit den Gehilfen zu stande gekommen, den Genossenschaftsmitgliedern nur die größten Verlegenheiten bereiten, wenn sie aber auf einer Vereinbarung mit der Gehilfenschaft beruhen, die Arbeitgeber ebensowenig

Digitized by Google

befriedigen können, da jede solche Vereinbarung von der Gewährung günstigerer als der jeweils üblichen Arbeitsbedingungen abhängen würde.

Da die von dieser Bestimmung zu erwartenden Erfolge in keinem Verhältnisse zu den voraussichtlichen Nachteilen stehen, die dieselben herbeiführen können, wurde seitens des Referenten der Antrag gestellt, § 114 a habe zu entfallen.

Seitens eines Herrn Vertreters des Handelsministeriums wurden hierauf die Intentionen dieser Gesetzesbestimmung mit folgender Rede beleuchtet:

„Eine beachtenswerte Neuerung bringt § 114 a, der die Möglichkeit der Aufstellung genossenschaftlicher Arbeitsvertragsusancen im Wege statutarischer Bestimmungen vorsieht. Das hier zur Lösung gebrachte Problem ist durchaus modern, in der durch den Entwicklungsgang der Sozialpolitik gegebenen Richtung des Überganges zum kollektiven Arbeitsvertrage gelegen und erscheint die vorgeschlagene Lösungsart geeignet, störend empfundenen Mißständen abzuhelfen, ohne den Rahmen der für das Zustandekommen und die Ausgestaltung des Arbeitsvertrages geltenden Rechtseinrichtungen gewaltsam zu sprengen.

Die vorgeschlagene Bestimmung soll Klarheit und Bestimmtheit in die Arbeits- und Lohnvertragsverhältnisse der genossenschaftlich organisierten Kleinbetriebe bringen, da die auch durch die Judikatur der Gewerbegerichte bestätigte Erfahrung lehrt, daß gerade in diesen Betrieben die einschlägigen Verhältnisse mehr bloß faktische als rechtlich geregelte Zustände darstellen. Der neue § 114 a bedeutet keineswegs unmittelbar die Lösung des Kollektivvertragsproblems für den Bereich der Kleingewerbe, denn eine solche wäre bei unverändertem Fortbestande des § 72 G. O. nicht durchführbar.

Doch sollen, wie dies ungefähr analog in den Fabriksbetrieben mit den Arbeitsordnungen der Fall ist, subsidiär wirksame Vertragsusancen für jene in § 114 a genannten Belange des Arbeitsverhältnisses ermöglicht werden, die durch primäre Parteivertragsabmachungen nicht geregelt erscheinen. Die Usancen würden nun praktisch allerdings vielfach den Effekt eines Kollektivarbeitsvertrages äußern.

Daß dieser sozialpolitisch so bedeutsame Versuch im Rahmen der Gewerbegenossenschaft unternommen wird, erklärt sich dadurch, daß in diesem Rahmen die unerläßliche Voraussetzung einer fixen gesetzlichen Organisation der beiden Vertragsparteien schon gegeben ist und die formelle organisationspolitische Gleichstellung dieser Elemente nicht erst geschaffen werden muß. Übrigens sind auch andere sozialpolitisch wichtige Einrichtungen zunächst auf dem Boden der Genossenschaft erstanden, wie zum Beispiel die Arbeiterkrankenversicherung und die schiedsgerichtlichen Ausschüsse.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.
	Das Zustandekommen der selbstredend nur innerhalb der durch die Zwangsrechtsnormen gegebenen Schranken in Betracht kommenden Bestimmungen hat zur unerläßlichen Voraussetzung das erzielte Einvernehmen der beiden durch die Genossenschaft und die Gehilfenversammlung dargestellten Parteien, da ein einseitiger Vorgang nicht einmal eine Vertragsfiktion zuließe. Die zu stande gekommenen Bestimmungen werden speziell in Betreff der Lohnzahlungs- und Kündigungstermine behufs Vermeidung von Mißverständnissen ausdrücklich als Vereinbarungen im Sinne des § 77 bezeichnet und gelten nur insofern, als diesfalls seitens der Parteien fallweise nicht etwa ausdrücklich abweichende Vereinbarungen getroffen werden. Die Heranziehung des Statuts und damit des Genehmigungsrechtes der politischen Landesbehörde ist durch die Erwägung bedingt, daß so am wirksamsten ein fixes, leicht kundbares Verbriefungsmittel gegeben und die Überprüfung der bezüglichen Bestimmungen in Bezug auf ihre Gesetzmäßigkeit geboten erscheint. Ich erlaube mir, dem hinzuzufügen, daß § 114a vom Arbeitsbeirat entgegen dem Ausschußantrage einhellig unter Zustimmung der Vertreter der Industrie akzeptiert worden ist. In der durchgeführten Regierungsenquete haben sich dafür ausgesprochen die Handelskammern Klagenfurt, Innsbruck, Brünn, Olmütz, auch einzelne Landesbehörden haben diese Bestimmung als eine sehr wertvolle Neuerung begrüßt. In der deutschen Reichsgewerbeordnung findet sich in § 119a eine ungefähr analoge Anordnung, welche auch die Regelung solcher Verhältnisse durch andere Elemente als die Vertragsparteien selbst vorsieht. Ich glaube, an Sie den dringenden Appell richten zu müssen, im Interesse des sozialen Friedens und der Ausgestaltung der sozialen Arbeitsverhältnisse, die nach Klärung und Festigung rufen, diesem Paragraphen die Zustimmung erteilen zu wollen." Referent fand sich nach diesen Erörterungen veranlaßt, für die Annahme dieses Paragraphen mit der Abänderung einzutreten, daß statt der Worte im 1. Absatz „nach Anhörung" der Gehilfenversammlung „im Einvernehmen mit" gesetzt werde, weil der Herr Vertreter des Handelsministeriums das erzielte Einvernehmen der beiden durch die Genossenschaft und die Gehilfenversammlung dargestellten Parteien als eine unerläßliche Voraussetzung bezeichnete, „da ein einseitiger Vorgang nicht einmal eine Vertragsfiktion zuließe". Die von dem Referenten geäußerten Bedenken verlieren zwar durch die vorausgesetzten Vereinbarungen ihren gefährlichen Charakter, aber in Bezug auf die Wahrscheinlichkeit, daß solche auch zu stande kommen und die Arbeitgeber befriedigen werden, bestehen sie fort.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.
	Der Herr Vertreter des Handelsministeriums gab hinsichtlich der Äußerung des Referenten zu, daß sich das Ministerium nicht der Täuschung hingebe, daß der § 114 a zu einem ganz allgemein frequentierten Rechtsbildungsmittel führen wird. Er werde gewiß eine ziemlich untergeordnete, vielleicht seltene praktische Anwendung finden. Aber es gäbe im Erwerbsleben Momente, wo das Vorhandensein einer solchen Bestimmung im Gesetze von außerordentlichem Werte ist, so beim letzten großen Schneiderstreik, wo man das Fehlen dieser Bestimmung sehr mißlich empfunden hat, weil das Einvernehmen nicht kodifiziert werden konnte. Es ist häufig von dem Belieben und dem Gedächtnis der Parteien abhängig, ob sie sich an den Vertrag halten wollen oder nicht, und das liegt weder im Interesse der Unternehmer, die sich vielleicht in der unlautersten Weise konkurrenzieren könnten, noch in dem der Gehilfen.
	Der Herr Vorsitzende konstatierte nun, daß im Arbeitsbeirat die Arbeitgeberkurie gegen die Abänderung der Worte „nach Anhörung" durch jene „im Einvernehmen" Stellung genommen hat und daß schließlich vom Plenum des Arbeitsbeirates die im Regierungsentwurfe enthaltene Bestimmung „nach Anhörung" einstimmig angenommen wurde.
	Auf die Bemerkung eines Mitgliedes, daß die Genossenschaften von diesem Paragraphen selten Gebrauch machen werden, dies aber gar nicht könnten, wenn die Worte „nach Anhörung" durch jene „im Einvernehmen" ersetzt würden, da ein solches außer im Streikfalle ausgeschlossen erscheine und solche Verhandlungen gerade dazu führen können, daß ein Streik, den man vermieden sehen will, hervorgerufen wird, daher es ziemlich unbedenklich sei, den § 114 a in der Fassung des Regierungsentwurfes anzunehmen, entgegnete der Herr Vertreter des Handelsministeriums, daß er zugebe, daß der Paragraph versagen würde, wenn er erst bei Differenzen zur Anwendung kommen sollte. Er solle nicht ein Einigungsamt oder eine schiedsrichterliche Funktion herbeiführen, sondern aprioristisch wirken, wie etwa die Usancen im Handelsverkehr.
	Bei der Abstimmung wurde der modifizierte Antrag des Referenten auf Ausschaltung der Worte „nach Anhörung" und Ersetzung derselben durch die Worte „im Einvernehmen" mit allen gegen 6 Stimmen abgelehnt, dagegen der Antrag, den ersten Absatz in der Fassung des Regierungsentwurfes anzunehmen und den zweiten Absatz durch die am Schlusse anzureihenden Worte „und die Bedeutung von Vereinbarungen im Sinne des § 77 der Gewerbeordnung" mit überwiegender Majorität angenommen.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.
	§ 114 a, Absatz 2 soll daher lauten:
	Die erwähnten Bestimmungen haben für den Fall, daß von den der Genossenschaft angehörigen Gewerbeinhabern mit ihren Hilfsarbeitern in dieser Beziehung im Wege des Vertrages und der Arbeitsordnung nicht nachgewiesenermaßen abweichende Vereinbarungen getroffen worden sind, für die Parteien rechtsverbindliche Geltung und die Bedeutung von Vereinbarungen im Sinne des § 77 der Gewerbeordnung.
§ 115.	
Zwischen Absatz 2 und 3 einzuschalten:	
Für die richtige Abfuhr der Lehrlingsgebühren an die Genossenschaft haftet der Lehrherr.	
§ 115 a.	
Kranken- und Unterstützungskassen für Mitglieder.	
Die im § 114, Alinea 2, erwähnten Kranken- und Unterstützungskassen für Mitglieder der Genossenschaften, mit Ausnahme der in den § 115 b bis 115 t besonders geregelten Zwangskassen, sind nach den Vorschriften des Gesetzes vom 16. Juli 1892, R. G. Bl. Nr. 202, zu errichten.	Hinsichtlich der § 115 a, Kranken- und Unterstützungskassen für Mitglieder, dann § 115 b bis 115 t, Zwangskassen für Mitglieder,
	§ 115 u Unterstützungsfonds,
	§ 115 v Errichtung von Unterstützungskassen und wirtschaftlichen Unternehmungen,
	welche, da sie Bestimmungen zur Förderung der genossenschaftlichen Zwecke betreffen, zu den inneren Angelegenheiten der Genossenschaften gehören, erachtet die II. Abteilung von einer Begutachtung abzusehen.
§ 115 b.	
Zwangskassen für Mitglieder.	
Die Genossenschaften sind berechtigt, ihre Mitglieder zur Versicherung auf Krankengeld oder auf Kranken- und Begräbnisgeld, jedoch mit Ausschluß der Versicherung auf unentgeltliche ärztliche Hilfe, zu verhalten.	
In diesem Falle ist die Höhe und die Dauer des zu versichernden Krankengeldes beziehungsweise die Höhe des Begräbnisgeldes festzusetzen. Doch darf das Krankengeld wöchentlich 28 K, das Begräbnisgeld 400 K nicht übersteigen.	

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.
Ein Zwang zur Versicherung auf Begräbnisgeld allein ist unstatthaft.	
Zur Durchführung der Zwangsversicherung ist von der Genossenschaft mit Ausnahme der im nächsten Absatze und im § 130 d erwähnten Fälle eine besondere Kasse nach den Bestimmungen der folgenden Paragraphen zu errichten.	
Die Errichtung einer solchen Kasse kann auch durch mehrere Genossenschaften eines politischen Bezirkes gemeinschaftlich erfolgen. Auch wird der im vorhergehenden Absatze erwähnten Verpflichtung dadurch Genüge geleistet, daß die Genossenschaft der von einer anderen Genossenschaft desselben politischen Bezirkes errichteten Kasse beitritt.	
§ 115 c.	
Die im § 115 b erwähnten Kassen sind selbständige Anstalten. Dieselben können in ihrem Namen Rechte erwerben und Verbindlichkeiten eingehen, vor Gericht klagen und geklagt werden.	
Ihr ordentlicher Gerichtsstand ist das sachlich zuständige Gericht, in dessen Sprengel die Kasse ihren Sitz hat.	
Die Gebarung und Verwaltung ist unabhängig von jener der Genossenschaften selbst und der bei diesen etwa sonst bestehenden Institutionen.	
Für alle Verbindlichkeiten der Kasse haftet den Kassegläubigern nur das Vermögen der Kasse.	
§ 115 d.	
Eine Befreiung einzelner Genossenschaftsmitglieder von der Versicherungspflicht bei der Kasse hat über deren Begehren in dem Falle zu erfolgen, wenn diese Personen auf Grund ihrer gleichzeitigen Zugehörigkeit zu einer anderen Genossenschaft bereits Mitglieder einer Zwangskasse sind.	
§ 115 e.	
Durch das Kassenstatut kann bestimmt werden, daß Personen, welche ihr Gewerbe zurückgelegt haben, Mitglieder der Kasse bleiben dürfen.	
§ 115 f.	
Die zur Erfüllbarkeit der Versicherungsleistungen erforderlichen Mittel sind durch entsprechende regelmäßige, im vorhinein zu zahlende Beiträge der Mitglieder aufzubringen.	

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.
Die rückständigen Mitgliedsbeiträge werden im Verwaltungswege eingetrieben.	
§ 115 g.	
Solchen Mitgliedern, welche sich eine Krankenunterstützung durch Simulation erschlichen haben, kann die Zahlung des doppelten Versicherungsbeitrages insolange auferlegt werden, bis der der Kasse erwachsene Schaden gedeckt ist.	
§ 115 h.	
Die Kassen haben einen Reservefonds in der Höhe der zweifachen durchschnittlichen Jahresausgabe der letzten fünf Rechnungsjahre anzusammeln und, falls er unter die bezeichnete Höhe gesunken sein sollte, wieder bis zu dieser Höhe zu ergänzen. Solange der Reservefonds diesen Betrag nicht erreicht, sind für denselben jährlich mindestens zwei Zehnteile der Mitgliedsbeiträge zurückzulegen.	
Ergibt sich aus den jährlichen Rechnungsabschlüssen, daß die Einnahmen zur Deckung der übernommenen Verpflichtungen und zur Ansammlung der Reserve nicht ausreichen, so ist, falls das Mißverhältnis sich nicht durch andere geeignete Maßnahmen beheben läßt, entweder eine Erhöhung der Beiträge oder eine Minderung der Leistungen herbeizuführen.	
§ 115 i.	
Die Kassen haben alljährlich einen Rechnungsabschluß, bestehend aus einer Betriebsrechnung und einem Vermögensausweise, ferner Ausweise über die Bewegung des Versicherungsstandes und die eingetretenen Unterstützungsfälle aufzustellen. Diese Nachweisungen sind der Aufsichtsbehörde alljährlich bis 31. März vorzulegen.	
Das Handelsministerium ist berechtigt, besondere Vorschriften bezüglich dieser Nachweisungen zu erlassen.	
Als Kassejahr hat das Kalenderjahr zu gelten.	
§ 115 k.	
Das Vermögen der Kassen darf nur angelegt werden:	
1. in zur Anlage von Pupillarvermögen geeigneten Wertpapieren;	
2. in pupillarsicheren Hypotheken;	

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.
3. in der k. k. Postsparkasse oder in einer inländischen nach dem Sparkassenregulativ eingerichteten Sparkasse;	
4. in inländischen zinstragenden Realitäten, wenn sie nicht über ein Drittel des Ankaufspreises belastet bleiben.	
§ 115 l.	
Die Verwaltung der Kasse wird vom Vorstande und von der Generalversammlung besorgt.	
Als Kassevorstand hat, sofern die Kasse nur für eine Genossenschaft besteht und die Generalversammlung nicht besondere Funktionäre bestellt, die Genossenschaftsvorstehung, als Generalversammlung hat die Genossenschaftsversammlung zu fungieren.	
Sofern bei der Kasse die Mitglieder mehrerer Genossenschaften versichert sind (§ 115b, Absatz 5), ist die Zusammensetzung des Vorstandes und der Generalversammlung in dem Kassestatut besonders zu regeln.	
§ 115 m.	
Dem Vorstande obliegt die gesamte Geschäftsführung und Vertretung der Kasse, soweit hiezu nicht die Generalversammlung berufen ist.	
Die Vorstandsmitglieder verwalten ihr Amt als Ehrenamt, doch sind ihnen bare Auslagen zu ersetzen; auch können denselben für Arbeiten, welche eine größere Mühewaltung erfordern, angemessene Vergütungen gewährt werden.	
§ 115 n.	
Zur Kontrolle der Geschäftsgebarung der Kasse ist ein Überwachungsausschuß zu bestellen. Die Mitglieder dieses Ausschusses dürfen nicht zugleich Mitglieder des Vorstandes sein.	
§ 115 o.	
Die Generalversammlung hat jährlich mindestens einmal zusammenzutreten.	
Der Generalversammlung ist jedenfalls vorbehalten:	
1. die Beschlußfassung über den Jahresbericht des Vorstandes, sowie über seine Entlastung;	
2. die Beschlußfassung über allfällige Änderungen des Statutes;	

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.

3. die Beschlußfassung darüber, ob und in welcher Höhe den Vorstandsmitgliedern für bestimmte Arbeiten Vergütungen zu gewähren sind (§ 115 m);

4. die Beschlußfassung über die Auflösung der Kasse;

5. die Beschlußfassung über die Modalitäten der Auflösung.

§ 115 p.

Die Generalversammlung besteht aus den stimmberechtigten Mitgliedern oder aus Delegierten, welche aus der Mitte der stimmberechtigten Mitglieder zu wählen sind.

Die Generalversammlung muß aus Delegierten dann bestehen, wenn die Kasse mehr als 500 Mitglieder zählt.

Das Statut hat die näheren Bestimmungen über die Zahl der Delegierten und deren Wahl zu enthalten.

Die Anzahl der Delegierten muß wenigstens dreimal so groß als die Zahl der Vorstandsmitglieder sein.

Mitglieder, welche mit ihren Beiträgen im Rückstande sind, können durch das Statut von der Teilnahme an der Abstimmung und von der Wählbarkeit ausgeschlossen werden.

§ 115 q.

Für jede Kasse ist ein Statut aufzustellen. Dieses Statut, sowie jede Änderung desselben bedarf der Genehmigung der politischen Landesbehörde.

Das Statut hat insbesondere zu enthalten:

1. Namen, Zweck und Sitz der Kasse;

2. die Höhe der von den Mitgliedern an die Kasse zu entrichtenden Beiträge;

3. die Bedingungen, die Art und den Umfang der von der Kasse zu leistenden Unterstützungen;

4. Bestimmungen über die Zusammensetzung, Bestellung, Beschlußfähigkeit, die Art der Beschlußfassung und den Wirkungskreis des Vorstandes und des Überwachungsausschusses, die Dauer ihres Mandates und den Ersatz von Mitgliedern im Falle von Abgängen;

5. Bestimmungen über die Zusammensetzung Berufung, Beschlußfähigkeit, die Art der Beschlußfassung und den Wirkungskreis der Generalversammlung, sowie die Stimmberechtigung in derselben;

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.

6. die Vertretung der Kasse nach außen und die Formen rechtsverbindlicher Akte und Kundmachungen;

7. Bestimmungen über die Schlichtung von Streitigkeiten aus dem Kassenverhältnisse.

§ 115 r.

Die Gebarung der Kasse steht unter der Aufsicht der Gewerbebehörde. Dieselbe ist berechtigt, jederzeit von allen Büchern und Rechnungen der Kasse Einsicht zu nehmen und die Kasse zu skontrieren; sie ist verpflichtet, die genaue Befolgung der Statuten zu überwachen.

Im Falle von Gesetz- und Statutenwidrigkeiten sind von der Gewerbebehörde die im achten Hauptstücke festgesetzten Strafen zu verhängen.

Der Handelsminister ist berechtigt, den Kassenvorstand seiner Funktionen zu entheben und die Geschäftsführung und Vertretung der Kasse bis zur Neuwahl des Kassevorstandes provisorisch einem Verwalter zu übertragen, eventuell auch die Kasse aufzulösen.

§ 115 s.

Die Auflösung der Kasse hat einzutreten, wenn die Genossenschaft nach Maßgabe der Bestimmung des § 115 v, Absatz 6, die Aufhebung des Versicherungszwanges für ihre Mitglieder beschließt.

Wenn die Kasse für die Mitglieder mehrerer Genossenschaften besteht (§ 115 b, Absatz 5) oder eine Verbandskasse ist (§ 130 d), können einzelne Genossenschaften die Ausscheidung ihrer Mitglieder aus der Kasse durch Aufhebung des Versicherungszwanges unter Einhaltung der Vorschrift des § 115 v, Absatz 6, beschließen.

§ 115 t.

Kassen, welche zu dem im § 115 b bezeichneten Zwecke bereits errichtet sind, haben sich sogleich nach dem Geltungsbeginne dieses Gesetzes gemäß den vorstehenden Bestimmungen umzubilden.

§ 115 u.

Unterstützungsfonds.

Die im § 114, Absatz 2, erwähnten Unterstützungsfonds bilden einen Teil des Vermögens der Genossenschaft und werden aus den Einkünften der Genossenschaft, sowie durch besondere Zuwendungen dotiert.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.

Die Unterstützungsfonds dienen im allgemeinen zur Förderung der von den Genossenschaften verfolgten humanitären Zwecke.

Zu einer regelmäßigen Dotierung der Unterstützungsfonds können mit Genehmigung der Gewerbebehörde besondere Umlagen eingehoben werden.

Aus den erwähnten Fonds können insbesondere die von dürftigen Mitgliedern an etwa bestehende Zwangskassen (§ 115b) zu leistenden Beiträge ganz oder teilweise bestritten werden, worüber im einzelnen Falle auf Grund der von der Genossenschaftsversammlung festgesetzten Bestimmungen die Genossenschaftsvorstehung entscheidet.

§ 115v.

Errichtung von Unterstützungskassen und wirtschaftlichen Unternehmungen.

Die Errichtung der im § 114, Alinea 2, erwähnten *Kranken- und* Unterstützungskassen *und wirtschaftlichen Unternehmungen für Mitglieder sowie Unterstützungsfonds* kann von der Genossenschaftsversammlung nur, nachdem der Gegenstand in der Tagesordnung dieser Versammlung genau angegeben und mit der Tagesordnung vorher gehörig verlautbart worden ist, mit einer Majorität von drei Vierteilen sämtlicher anwesenden Mitglieder beschlossen werden.

Die materielle Förderung dieser Einrichtungen aus den Mitteln der Genossenschaft sowie die Geschäftsteilnahme der letzteren an wirtschaftlichen Unternehmungen kann die Genossenschaftsversammlung mit der im Absatze 1 angegebenen Majorität nur dann beschließen, wenn die Anwesenheit einer Anzahl von Genossenschaftsmitgliedern in dem nachfolgend bezeichneten Verhältnisse protokollarisch bei der Abstimmung konstatiert *wird.* Dieses Verhältnis wird für Genossenschaften mit einer Mitgliederzahl:

bis zu einhundert mit fünzig Prozent,

von einhundert bis fünfhundert mit vierzig Prozent, jedoch mindestens mit fünfzig Mitgliedern,

von fünfhundert bis tausend mit dreißig Prozent, jedoch mindestens mit zweihundert Mitgliedern und

über tausend mit zwanzig Prozent, jedoch mindestens mit dreihundert Mitgliedern festgesetzt.

Für die vorstehenden Bestimmungen ist jene Mitgliederzahl maßgebend, welche die Genossenschaft am Tage der Einberufung der Versammlung besitzt.

Kommt zu einer solchen Versammlung der Genossenschaft die beschlußfähige Anzahl ihrer Mit-

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.

glieder nicht zusammen, so ist *innerhalb des Zeitraumes von vier Wochen eine neue Versammlung mit derselben Tagesordnung einzuberufen, welche unter den vorstehenden Modalitäten jedoch nur dann gültige Beschlüsse fassen kann, wenn die Anwesenheit einer verhältnismäßigen Anzahl von Genossenschaftsmitgliedern, nämlich bei Genossenschaften mit einer Mitgliederzahl bis zu fünfhundert von dreißig Prozent und bei Genossenschaften mit einer größeren Mitgliederzahl von zwanzig Prozent, konstatiert ist.*

Auf diese Bestimmung muß bei dieser neuen Einberufung ausdrücklich hingewiesen werden.

Die eben erwähnten Bedingungen gelten auch für die Beschlußfassung über die Einführung des Versicherungszwanges für die Mitglieder der Genossenschaft (§ 115 b) sowie über die Aufhebung dieses Versicherungszwanges.

Die Beschlußfassung der Genossenschaft über die in Alinea 2 und 6 bezeichneten Gegenstände unterliegt der Genehmigung der politischen Landesbehörde.

Die Genehmigung ist nur dann zu versagen, wenn diese Beschlüsse gesetzwidrig zu stande gekommen sind oder wenn die Genossenschaft Widmungen aus ihrem Vermögen in solchem Umfange machen will, daß durch dieselben die Erfüllung der übrigen ihr gesetzlich zugewiesenen Zwecke unmöglich gemacht werden würde.

Die politische Landesbehörde kann die Genehmigung des in Alinea 6 erwähnten Beschlusses von der Anlage des im § 115 u bezeichneten Unterstützungsfonds und die Genehmigung der Errichtung einer der im § 114, Alinea 2, genannten wirtschaftlichen Unternehmungen von der Gründung einer selbständigen Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaft abhängig machen.

Sofern die Genossenschaftsversammlung nach § 119 aus Delegierten gebildet ist, haben die Bestimmungen dieses Paragraphen über die erforderliche Anzahl von anwesenden Genossenschaftsmitgliedern sinngemäße Anwendung zu finden.

Zur Teilnahme an den im Alinea 1 erwähnten *wirtschaftlichen* Unternehmungen kann, außer in Fällen, wo derlei Anlagen aus öffentlichen Rücksichten errichtet oder angeordnet werden, kein Mitglied oder Angehöriger der Genossenschaft wider seinen Willen herangezogen werden.

§ 116.

Arbeitsvermittlung.

Die Genossenschaften haben zur Vermittlung von Arbeitsstellen für ihr Gewerbe geeignete Einrichtungen zu treffen und nähere Bestimmungen über die Ge-

Regierungsentwurf.

schäftsführung dieser Arbeitsvermittlung, sowie über die mit der Geschäftsführung zu betrauenden Organe mittels eines besonderen Statutes festzusetzen.

Dieses Statut ist nach Anhörung der Gehilfenversammlung der Beschlußfassung der Genossenschaftsversammlung zu unterziehen und der politischen Landesbehörde zur Genehmigung vorzulegen.

Genossenschaften, welche mindestens 500 Gehilfen als Angehörige besitzen, sind verpflichtet, die Leitung und Beaufsichtigung der erwähnten Einrichtungen einem Ausschusse zu übertragen, welcher aus einer gleichen Anzahl von Genossenschaftsmitgliedern und Gehilfen zu bestehen hat.

Erstere werden von der Genossenschaftsversammlung, letztere von der Gehilfenversammlung gewählt.

Der jeweilige Obmann dieses Ausschusses und dessen Stellvertreter sind von den Mitgliedern des Ausschusses aus ihrer Mitte zu wählen.

Sofern Genossenschaftsverbände (§ 130 c) eigene Arbeitsvermittlungseinrichtungen schaffen oder bereits geschaffen haben, ist zur Leitung und Beaufsichtigung dieser Einrichtungen in sinngemäßer Anwendung der vorstehenden Bestimmungen ein Ausschuß einzusetzen. Die von der Verbandsversammlung festzustellenden Statuten über die Geschäftsführung und die mit derselben zu betrauenden Organe unterliegen der Genehmigung der politischen Landesbehörde.

Soferne Genossenschaften einem Verbande angehören, welcher die Arbeitsvermittlung im Sinne des vorhergehenden Absatzes regelt, sind sie von der Verpflichtung, eigene Arbeitsvermittlungseinrichtungen zu treffen, ebenso befreit, als wenn sie die Besorgung der Arbeitsvermittlung einer bestehenden öffentlichen Arbeitsnachweisanstalt übertragen.

§ 116 a.

Rekursrecht der Genossenschaften.

Den Genossenschaften steht das Recht des Rekurses gegen Entscheidungen und Verfügungen der Gewerbebehörden nur in den nachstehenden Fällen zu:

1. bei Ausfertigung eines Gewerbescheines für ein handwerksmäßiges oder bei Erteilung einer Konzession für ein konzessioniertes Gewerbe, falls die Genossenschaft gemäß der Bestimmung der § 14 b und 23 a rechtzeitig ein Gutachten erstattet hat und die Entscheidung der Gewerbebehörde nicht im Sinne dieses Gutachtens erfolgt ist;

Anträge der II. Abteilung.

Zu § 116 a.

Den Genossenschaften, welche sich oft über den Mangel an Rechten und das Übermaß von Pflichten beklagen, welches ihnen die Gewerbeordnung auferlegt, soll das Rekursrecht nach Ansicht des Referenten nur in jenen Fällen versagt werden, wo es zu ganz überflüssigen Weiterungen führen kann. Dies trifft im Falle des Punktes 4 zu, welcher die Entscheidungen über den Umstand betrifft, ob ein gewerbliches Unternehmen als ein fabriksmäßig betriebenes oder als ein Handelsgewerbe im engeren Sinne anzusehen sei.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

2. bei Erteilung der Dispens behufs Antrittes eines verwandten handwerksmäßigen Gewerbes (§ 14, Alinea 9);

3. bei Erteilung der Dispens von der Beibringung des Lehrbriefes, beziehungsweise Lehrzeugnisses (§ 14, Alinea 10);

4. bei Entscheidungen über den Umstand, ob ein gewerbliches Unternehmen als ein fabriksmäßig betriebenes oder als ein Handelsgewerbe im engeren Sinne anzusehen ist (§ 1, Alinea 4);

5. bei Entscheidungen über den Umfang der Berechtigung von Gewerben, insofern eine solche Entscheidung (§ 36) über einen Antrag der Genossenschaft erflossen ist oder dem Antrage der Genossenschaft auf Fällung einer Entscheidung nicht willfahrt wurde;

6. bei Feststellung von Maximaltarifen (§ 51);

7. in allen inneren Genossenschaftsangelegenheiten (VII. Hauptstück der Gewerbeordnung).

§ 116b.

Die Genossenschaft ist in den im vorstehenden Paragraphen aufgezählten Fällen von der seitens der Gewerbebehörde getroffenen Entscheidung zu verständigen. Das Recht des Rekurses an die höhere Behörde steht der Genossenschaft binnen einer Frist von 14 Tagen, von dem dem Zustellungstage nachfolgenden Tage an gerechnet, zu.

§ 116c.

Das Recht der Einbringung des Rekurses steht dem Genossenschaftsausschusse zu, sofern nicht zufolge einer statutarischen Bestimmung der Genossenschaftsversammlung vorbehalten ist, über die Einbringung des Rekurses in einzelnen Fällen Beschluß zu fassen.

Anträge der II. Abteilung.

Da diese Entscheidungen nach § 1, Alinea 4, von der politischen Landesbehörde nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer sowie der beteiligten Genossenschaften getroffen werden, kann die Ansicht der letzteren wohl nicht unbeachtet bleiben.

Das Interesse der Genossenschaften ist überdies für diesen Fall schon jetzt in der ausreichendsten Weise durch den Handelsministerialerlaß vom 2. Juli 1886, Z. 23261, geschützt, welcher anordnet, daß, wenn ein Gewerbetreibender, der den Gewerbeschein für ein fabriksmäßig betriebenes, jedoch unter die handwerksmäßigen gehöriges Gewerbe erlangt hat, dasselbe nicht fabriksmäßig sondern handwerksmäßig betreibt, demselben nach Durchführung des im § 1, drittletztes Alinea, vorgeschriebenen Verfahrens die fernere Ausübung unter Strafandrohung zu untersagen und im Falle des nicht fabriksmäßigen Fortbetriebes des Gewerbes nach § 132 a, beziehungsweise 152 der Gewerbeordnung vorzugehen ist.

Der Antrag des Referenten lautete daher, § 116a Punkt 4 habe zu entfallen.

Punkt 5 dieses Paragraphen berechtigt in seiner Fassung zu dem Zweifel, ob bei Entscheidungen über den Umfang der Gewerberechte jeder der beteiligten Genossenschaften oder nur jener das Rekursrecht zusteht, welche die Anzeige über die Gewerbestörung erstattet hat oder deren Antrag auf Fällung einer Entscheidung unberücksichtigt geblieben ist. Da das Rekursrecht aber für jede der beteiligten Genossenschaften von gleicher Wichtigkeit ist, beantragte der Referent folgende Fassung des Punktes 5:

Bei Entscheidungen über den Umfang der Berechtigung von Gewerben, insoferne eine solche Entscheidung (§ 36) über einen Antrag der Genossenschaft erflossen ist, jeder der beteiligten Genossenschaften; wenn aber dem Antrage der Genossenschaft auf Fällung einer Entscheidung nicht willfahrt wurde, nur dieser Genossenschaft.

Bei Beratung dieses Paragraphen wurde von einem Mitgliede hervorgehoben, daß es sich hier um eine Erweiterung der Rechte der Genossenschaften handelt, indem in die Gewerbeordnung das noch nicht enthaltene Rekursrecht der Genossenschaften aufgenommen wird. Es sei dies der erste Schritt, etwas zaghaft unternommen, um einen Einfluß auf die gewerbebehördliche Verwaltung zu gewinnen, aber es sei zu erwarten, daß die sieben taxativ angeführten Fälle des Rekursrechtes bald erweitert werden und daß letzteres schließlich generell verlangt werden dürfte.

Nicht nur bei Punkt 4, sondern auch bei 1 und 5, also in jenen Fällen, wo nach verschiedenen Umfragen auch die Genossenschaften ihr Gutachten abgegeben

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.

Mit jedem Rekurse ist auch ein beglaubigter Auszug aus dem Sitzungsprotokolle des Genossenschaftsausschusses, beziehungsweise der Genossenschaftsversammlung, vorzulegen.

§ 116 d.

Gegen zwei in den Fällen des § 116 a, Punkt 1, erflossene gleichlautende Entscheidungen steht der Genossenschaft kein weiterer Rekurs zu.

§ 116 e.

Einer Genossenschaft, welche ihr Rekursrecht durch mutwillige Einbringung von Rekursen wiederholt mißbraucht hat, kann dasselbe über Antrag der Gewerbebehörde vom Minister des Innern im Einvernehmen mit dem Handelsminister zeitweilig entzogen werden.

§ 116 f.

Jahresbericht und Schlußrechnung der Genossenschaft.

Alljährlich sind der Gewerbebehörde ein Bericht über die Jahresversammlung und die ordnungsmäßige Wahl der Genossenschaftsvorstehung sowie eine mit den ordnungsmäßigen Behelfen versehene Schlußrechnung über die Einnahmen und Ausgaben der Genossenschaft vorzulegen, welche vom Genossenschaftsvorsteher und zwei Ausschüssen gefertigt sein muß.

und die Behörden endlich eine Konzession erteilt haben, sei davor zu warnen, daß die Genossenschaften noch zum Rekurs zugelassen werden sollen.

Vom Standpunkte der Industriellen wird daher, da man die Wirkungen des Rekursrechtes nicht ermessen kann, die Streichung des § 116 a beantragt.

Der Herr Vertreter des Handelsministeriums konstatierte hierauf, daß das Rekursrecht der Genossenschaften durchaus keine Neuerung ist, die auf diesem Umwege erst in das Gewerberecht hineingeschmuggelt werden soll. Der Verwaltungsgerichtshof hat das Rekursrecht der Genossenschaften in sehr weitgehendem Umfange in seiner Entscheidung vom 25. Mai 1904, Z. 5615, anerkannt und sich entgegen den Einwendungen des Regierungsvertreters für die Legitimation der Genossenschaften in folgender Fassung ausgesprochen:

„Die Legitimation wird anerkannt, weil die Genossenschaft nach § 114 der Gewerbeordnung berufen ist, die Interessen des betreffenden Gewerbes zu wahren und die Feststellung des Umfanges der Gewerbeberechtigung das vitalste Interesse der Mitglieder und Angehörigen der bezüglichen Genossenschaft betrifft, somit dieselbe berechtigt sein muß, nicht bloß im Sinne des vorletzten Absatzes des § 114 der Gewerbeordnung die öffentlichen Organe behufs Förderung ihrer Zwecke in Anspruch zu nehmen, sondern auch gegen die Entscheidungen der Gewerbebehörde nach Maßgabe der Bestimmungen des Gesetzes vom 22. Oktober 1875 Beschwerde zu führen."

Selbst den Antrag des Referenten auf Streichung des Punktes 4 bezeichnete der Herr Vertreter des Handelsministeriums als eine Verschlechterung des geltenden Rechtszustandes. Die Genossenschaft sei hier nichts anderes als eine Partei, die in dem Falle pflichtgemäß von der Behörde über die Frage zu hören ist, ob ein Gewerbe ein fabriksmäßiges oder ein handwerksmäßiges ist. Hat die Genossenschaft ihre Äußerung abgegeben, so ist sie selbstverständlich legitimiert, ja geradezu verpflichtet, ihren Standpunkt weiter zu vertreten, die ganzen Administrationsinstanzen hinauf und auch vor dem Verwaltungsgerichtshof. Das Handelsministerium wäre nicht im Stande, dem Referentenantrage zuzustimmen oder ihn auch nur für annehmbar zu erklären, weil dies eine Verschlechterung des heutigen Rechtszustandes wäre. Punkt 4 wie die anderen Punkte konstruieren nichts Neues, sondern haben nur eine akademische, registrierende Bedeutung, sie fassen nur zusammen, was heute, und zwar nach der erleuchteten Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes Rechtens ist.

Referent hält jedoch, zugebend, daß das Rekursrecht der Genossenschaften ein schon derzeit bestehendes und oft ausgeübtes Recht ist, seinen Antrag aufrecht und bezieht sich hiebei auf die gleichlautenden Äuße-

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

Anträge der II. Abteilung.

rungen der Wiener und Reichenberger Handels- und Gewerbekammern. Nachdem die Entscheidung über die Frage, ob ein gewerbliches Unternehmen als ein fabriksmäßiger Betrieb oder als ein Handelsgewerbe im engeren Sinne anzusehen ist, nach § 1, Alinea 4 der Gewerbeordnung den politischen Behörden, welche hierüber die Handels- und Gewerbekammern und die beteiligten Genossenschaften zu hören haben, zusteht, und mangels einer gesetzlichen Definition des Begriffes „Fabrik" das Ermessen der Gewerbebehörde unter Beachtung des Ministerialerlasses vom 18. Juli 1883, Z. 22037, schließlich als maßgebend erscheint, so ist in diesem Falle das Rekursrecht der Genossenschaften nur eine überflüssige Weiterung, von der, wenn in der Gewerbeordnung dieses Recht ausdrücklich aufgenommen wird, ein zu häufiger Gebrauch gemacht werden dürfte.

Der Herr Vorstand des Bureaus äußerte sich dahin, daß zu erwägen sei, ob man den Genossenschaften das durch die Judikatur erworbene Recht im Wege des Gesetzes nehmen könne und bezeichnete es als wünschenswert, daß eine Bestimmung über das Rekursrecht der Genossenschaften in das Gesetz aufgenommen werde, damit dies nicht ausschließlich der Judikatur überlassen bleibt, welche weiter geht als dies einem Teile der Mitglieder der Abteilung erwünscht erscheint.

Dagegen sprach sich ein Herr Vertreter des Ministeriums des Innern dahin aus, daß er dem Rekursrechte der Genossenschaften nicht sehr sympathisch gegenüberstehe, weil schon nach § 1 der Eintritt der Rechtskraft wesentlich hinausgeschoben würde und die schon mit Geschäften aller Art außerordentlich belasteten politischen Behörden durch diese Neuerung im Gesetze eine weitere wesentliche Belastung erfahren würden, nachdem es nicht zweifelhaft ist, daß die Genossenschaften von diesem Rekursrechte in sehr weitgehendem Maße Gebrauch machen würden. Es sei zu erwägen, daß es ein Unterschied ist, ob von der Judikatur der Behörden ein Recht anerkannt wird oder ob dieses Recht im Gesetze festgelegt ist. Die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist, wie auf anderen Gebieten wahrzunehmen schon Gelegenheit geboten war, oft eine schwankende. Es sei daher ein grundlegender Unterschied, ob das Rekursrecht im Gesetze festgelegt wird oder ob es wie bisher auch fernerhin der Judikatur überlassen bleibt, so oder so zu entscheiden.

Nachdem Referent schließlich bemerkte, daß die Streichung des Punktes 4 bei Einführung des Rekursrechtes in den übrigen Punkten den Erfolg haben könnte, daß der Verwaltungsgerichtshof in diesem häufig vorkommenden Falle und vielleicht in vielen anderen Fällen das Rekursrecht, soweit es nicht in der Gewerbeordnung ausdrücklich statuiert

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

§ 118.

Vor dem letzten Absatze einzuschalten:

Mitglieder, welche mit der Zahlung der genossenschaftlichen Umlagen im Rückstande sind, können, solange dies der Fall ist, durch das Statut von der Teilnahme an der Abstimmung und von der Wählbarkeit in der Genossenschaft ausgeschlossen werden.

§ 119.

Genossenschaftsversammlung.

Die Genossenschaftsversammlung besteht aus sämtlichen stimmberechtigten Mitgliedern.

Dieselben haben ihr Stimmrecht persönlich auszuüben; Bevollmächtigte sind in die Genossenschaftsversammlung nicht zuzulassen.

Bei Genossenschaften, welche mehr als 500 Mitglieder zählen, ist die Genossenschaftsversammlung, sofern sie *nicht Wahlen vorzunehmen, sondern über andere Gegenstände zu beraten hat, aus Delegierten zu bilden.*

Das Statut hat die näheren Bestimmungen über die Zahl der Delegierten und deren Wahl zu enthalten.

Die Anzahl der Delegierten muß wenigstens dreimal so groß als die Zahl der Mitglieder der Genossenschaftsvorstehung sein.

Jeder Genossenschaftsversammlung sind Vertreter der Gehilfenversammlung in der Zahl von zwei bis höchstens sechs beizuziehen.

Denselben steht es zu, an der Verhandlung jener Gegenstände, welche die Interessen der Gehilfenschaft berühren, mit beratender Stimme teilzunehmen sowie auch Wünsche oder Beschwerden der Gehilfen vorzubringen.

Anträge der II. Abteilung.

wird, als ausgeschlossen erklären dürfte, wird zur Abstimmung über den weitergehenden Antrag auf Ablehnung des § 116 a geschritten, welcher mit 14 gegen 11 Stimmen angenommen wurde.

Der Antrag der Abteilung lautet:

§ 116 a habe zu entfallen.

Zu § 119.

Der dritte Absatz enthält die neue Bestimmung, daß bei Genossenschaften, welche mehr als 500 Mitglieder zählen, die Genossenschaftsversammlung aus Delegierten zu bilden sei, wenn in derselben keine Wahlen vorgenommen werden.

So wenig sich gegen das Delegiertensystem für die Verwaltung der Zwangskassen, § 115 p, einwenden läßt, da nicht jeder Gewerbetreibende Lust, Zeit und Befähigung zu einer solchen Tätigkeit besitzen dürfte und es auch wünschenswert ist, daß die Genossenschaftsmitglieder, welche sich hiefür interessieren, nicht von ihren an der Verwaltung unbeteiligten Kollegen in der Generalversammlung majorisiert werden können, so viele Bedenken sprechen gegen das Delegiertensystem bei der Teilnahme an einer Genossenschaft, welche über Berufsinteressen zu beraten hat. Die Idee der Zwangsgenossenschaft steht und fällt mit dem Rechte aller Mitglieder, sich in derselben persönlich betätigen zu können und gleichen Pflichten müssen gleiche Rechte der Mitglieder gegenüberstehen. Die jüngeren Elemente in der Genossenschaft, welche in der Regel die treibende Kraft bilden und häufig mit einer größeren Schulbildung eine stärkere Unternehmungslust verbinden, würden zu Gunsten der älteren Mitglieder zurückgedrängt, welche, da sie in der Regel dem Genossenschaftsvorsteher näher stehen, sich durch die Unterstützung seiner Wahl auch alle Ausschuß- und Delegiertenstellen unter Ausschluß neuer Mitglieder zu sichern bestrebt sein würden. Wenn also das genossenschaftliche Leben, das ja gewöhnlich nur schwach pulsiert, nicht einer Gefahr ausgesetzt werden soll, welche seine Existenzbedingungen bedrohen könnte, darf an die Einführung des Delegiertensystems nicht gedacht werden. Vorteile kann dieses doch nur der Genossenschaftsvorstehung und dem Genossenschaftsausschuß bringen, niemals der Genossenschaft selbst,

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

§ 119 a.

Absatz 4.

Von der durch den Genossenschaftsvorsteher erlassenen Einberufung *sind die Gewerbebehörde und* der für die Genossenschaft bestellte Kommissär, welcher den gesetzlichen Vorgang zu überwachen hat, zu verständigen.

Absatz 7.

Wenn die einberufene Genossenschaftsversammlung beschlußunfähig geblieben ist, so sind die zu derselben erschienenen Mitglieder nach Ablauf einer Wartestunde berechtigt, über das vorliegende Programm gültig zu beraten und zu beschließen.

Zusätze nach dem letzten Alinea:

Bei den Wahlen sind die Stimmzettel von den Wahlberechtigten persönlich in der Wahlversammlung abzugeben.

Beschwerden gegen Beschlüsse der Genossenschaftsversammlungen oder Proteste gegen vorgenommene Wahlen sind binnen einer Frist von 14 Tagen bei der Gewerbebehörde erster Instanz einzubringen

Anträge der II. Abteilung.

welche durch die Zurückstellung der Mehrzahl ihrer Mitglieder gewiß nicht gestärkt, sondern nur geschwächt werden kann. Und die Umlagenrückstände, welche die Genossenschaftsrechnungen ausweisen, würden noch bedeutend anwachsen, wenn die Mitglieder nur noch an der Delegiertenwahl teilnehmen dürften.

Auf die Teilnahme von Inhabern fabriksmäßig betriebener Unternehmungen müßte jedenfalls verzichtet werden, denn freiwillig wird niemand einer Genossenschaft beitreten, in welcher das Recht, seine Stimme zu erheben, von der Wahl von Männern abhängt, welche dem Fabriksbetriebe zumeist mehr oder minder feindlich gegenüberstehen.

Diese Erwägungen rechtfertigen den Antrag:

§ 119, Absatz 3, 4, 5, betreffend die Vertretung durch Delegierte, sei zu streichen.

Zu § 119 a, Absatz 7.

Die Bestimmung des Absatzes 7, wonach eine beschlußunfähig gebliebene Genossenschaftsversammlung nach Ablauf einer Wartestunde berechtigt ist, über die vorliegende Tagesordnung gültig zu beraten und zu beschließen, würde jedenfalls nur dazu führen, daß die Mitglieder erst nach Ablauf der Wartestunde erscheinen, um keine Zeit zu verlieren. Die Beschlußfähigkeit der Versammlung erhält aber durch diese Bestimmung eine ganz nebensächliche Bedeutung, was gewiß nicht wünschenswert ist. Es dürfte daher die Abhaltung einer zweiten Versammlung mit derselben Tagesordnung, welche ohne Rücksicht auf die Anzahl der Erschienenen beschlußfähig ist, im Interesse der Erzielung beschlußfähiger Versammlungen durch entsprechende Agitation entschieden den Vorzug verdienen.

Für große Genossenschaften oder solche, deren Sprengel mehrere Gemeinden umfaßt, würde sich zur Durchführung der Wahlen nach § 119 b die Abhaltung besonderer Wahlversammlungen empfehlen, welche auch in örtlich getrennten Wahllokalitäten, jedenfalls aber an einem und demselben Tage stattzufinden hätten. Damit dürfte allen Unzukömmlichkeiten, welche bei Wahlen vorzukommen pflegen, wo eine große Wählerzahl in unzureichenden Wahllokalitäten zu erscheinen hat, vorgebeugt und anderseits eine große Beteiligung an den Wahlen ermöglicht werden.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

Anträge der II. Abteilung.

Es wird daher der Antrag gestellt:

§ 119 a, Absatz 7 habe zu lauten:

Falls die einberufene Genossenschaftsversammlung beschlußunfähig geblieben ist, so ist eine neue Versammlung mit derselben Tagesordnung einzuberufen, welche ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Mitglieder über das vorliegende Programm gültig beschließen kann. Die Beschlüsse werden mit absoluter Stimmenmehrheit gefaßt.

Zur Vornahme der im § 119 b, Punkt b, bezeichneten Wahlen kann bei Genossenschaften, welche mindestens 1000 Mitglieder zählen oder deren Sprengel sich über mehrere Gemeinden erstreckt, durch Statut bestimmt werden, daß diese Wahlen auch in mehreren Wahllokalitäten, jedoch nur an einem und demselben Wahltage vorgenommen werden dürfen, wobei die Wahlberechtigten nach ihrer örtlichen Zugehörigkeit oder in alphabetischer Gruppierung zugelassen werden.

§ 119 b.

Wirkungskreis der Genossenschaftsversammlung.

Punkt g.

g) die grundsätzlichen Beschlüsse über die *Gründung* von genossenschaftlichen *Einrichtungen* zu Lehr-, Arbeits-, Unterstützungs- und Wirtschaftszwecken *sowie über die Umänderung oder Auflassung dieser Einrichtungen, insoferne dieselben keine selbständigen Anstalten sind.*

Punkt k (neu).

k) Der Beitritt zu einem Genossenschaftsverbande.

§ 119 d.

Zusätze am Schlusse:

Das von der Genossenschaftsversammlung systemisierte Hilfspersonal steht unter der Disziplinargewalt des Vorstehers, welcher für die Tätigkeit desselben verantwortlich und haftbar ist.

Der Vorsteher bestellt und entläßt das Hilfspersonal.

Als Genossenschaftssekretäre und Kassenorgane dürfen nur vertrauenswürdige Personen bestellt werden. Die Genossenschaftssekretäre haben vor ihrer Bestellung ihre Befähigung nachzuweisen. Die Art der Erbringung dieses Nachweises wird im Verordnungswege vom Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern festgestellt.

Die Genossenschaftssekretäre und Kassenorgane sind von der Gewerbebehörde zu beeidigen.

Zu § 119 d.

Den Genossenschaftsvorsteher für die Thätigkeit des Hilfspersonales verantwortlich und haftbar zu erklären, könnte nur die Wirkung haben, daß die Annahme eines solchen Ehrenamtes seitens geeigneter Persönlichkeiten, welche ihre Zeit im eigenen Gewerbebetriebe stets lohnender verwenden können, noch weit seltener als bisher erfolgen würde. Es empfiehlt sich daher, es bei jener Haftung bewenden zu lassen, welche den bürgerlichen Rechtsgrundsätzen entspricht.

Ebenso dürfte die Forderung des Befähigungsnachweises für die Genossenschaftssekretäre mindestens für die Verhältnisse des flachen Landes, wo gewöhnlich mit einer Schreibkraft das Auslangen gefunden werden muß, die auf einen Nebenverdienst angewiesen ist, zu weit gehen, weil die Mittel der Genossenschaft zu einer solchen Auslage gewöhnlich nicht ausreichen.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

§ 119 f.

In den Wirkungskreis der Genossenschaftsvorstehung gehören alle Angelegenheiten, welche nicht der Genossenschaftsversammlung vorbehalten oder dem schiedsgerichtlichen Ausschusse beziehungsweise den Organen der *Gehilfenkrankenkasse (§ 121) oder den besonderen Funktionären der Zwangskasse für die Genossenschaftsmitglieder (§ 115 l)* zugewiesen sind.

Insbesondere hat die Genossenschaftsvorstehung die genossenschaftlichen Anstalten zu Lehr-, Arbeits-, Unterstützungs- und Wirtschaftszwecken zu überwachen und über die Verhältnisse derselben der Genossenschaftsversammlung regelmäßig Bericht zu erstatten.

Zu den Aufgaben der Genossenschaftsvorstehung gehört es auch, die von der Gehilfenversammlung gefaßten Beschlüsse im eigenen Wirkungskreise durchzuführen oder der Genossenschaftsversammlung hierüber einen Antrag zu stellen.

§ 119 g.

Bei Genossenschaften, deren Sprengel so ausgedehnt ist, daß der Verkehr mit dem Genossenschaftsvorsteher sehr erschwert erscheint, können über Beschluß der Genossenschaftsversammlung einzelne Geschäfte, wie das Aufdingen von Lehrlingen, die Amtshandlungen bei Abschließung der Lehrverträge, die Bestätigung der Arbeitszeugnisse, an in der Genossenschaftsversammlung gewählte Vertrauensmänner übertragen werden.

Die letzteren können auch von der Genossenschaftsvorstehung fallweise zu Erhebungen und Besprechungen mit den Genossenschaftsmitgliedern verwendet werden.

Die Genossenschaftsvorstehung und die Vertrauensmänner halten von Zeit zu Zeit gemeinsame Sitzungen ab, in denen die Berichte der Vertrauensmänner über genossenschaftliche Angelegenheiten für den ihnen zugewiesenen Sprengel erstattet werden.

Über die Wahl der Vertrauensmänner enthält das Genossenschaftsstatut die näheren Bestimmungen.

Anträge der II. Abteilung.

Es wird daher der Antrag gestellt:

Die Zusätze am Schlusse des § 119 d haben zu lauten:

Das von der Genossenschaftsversammlung systemisierte Hilfspersonal steht unter der Disziplinargewalt des Vorstehers.

Die Genossenschaftsvorstehung bestellt und entläßt das Hilfspersonal.

Als Genossenschaftssekretäre und Kassenorgane dürfen nur vertrauenswürdige Personen bestellt werden, welche von der Gewerbebehörde zu beeidigen sind.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

§ 119 h.

Die Genossenschaftsvorstehung und der Gehilfenausschuß haben über Antrag des einen oder anderen Teiles zu gemeinschaftlichen Beratungen über Gegenstände von gemeinsamem Interesse zusammenzutreten.

§ 120.

Gehilfenversammlung.

Die Gehilfen *(Hilfsarbeiter)* haben sich als Gehilfen*(Hilfsarbeiter)*versammlung zu konstituieren und als solche einen Obmann, *einen Obmannstellvertreter sowie eine Anzahl von* Ausschußmitgliedern *und Ersatzmännern aus ihrer Mitte* jeweilig auf die Dauer von drei Jahren zu wählen.

Die Tätigkeit der Gehilfenversammlung sowie deren Rechte und Pflichten werden durch *das* Statut (§ 126) geregelt, welches der behördlichen Genehmigung unterliegt.

Der gewählte Obmann und Obmannstellvertreter sind der Gewerbebehörde zur Anzeige zu bringen. Die Wahl kann nur, wenn sie gesetzwidrig zu stande gekommen oder wenn der Gewählte von der Wählbarkeit gesetzlich ausgeschlossen ist (§ 118), von der Gewerbebehörde für ungültig erklärt werden, in welchem Falle sogleich eine Neuwahl zu veranlassen ist.

Die Gehilfenversammlung *besteht* aus sämtlichen stimmberechtigten Gehilfen der in eine Genossenschaft vereinigten Gewerbetreibenden.

Bei Genossenschaften, welche mehr als 500 stimmberechtigte Angehörige zählen, ist die Gehilfenversammlung, sofern sie nicht Wahlen vorzunehmen, sondern über andere Gegenstände zu beraten hat, aus Delegierten zu bilden.

Das Statut (§ 126) hat die näheren Bestimmungen über die Zahl der Delegierten und deren Wahl zu enthalten.

Die Anzahl der Delegierten muß wenigstens dreimal so groß als die Zahl der Mitglieder des Gehilfenausschusses sein.

Die Gehilfenversammlung wird das erste Mal durch die Gewerbebehörde, in der Folge jedoch *nach vorher eingeholter Zustimmung* der Genossenschaftsvorstehung durch ihren Obmann einberufen.

Wenn die Genossenschaftsvorstehung ihre Zustimmung zur Einberufung der Gehilfenversammlung verweigert, kann vom Obmanne der letzteren die Entscheidung der Gewerbebehörde darüber eingeholt werden, ob die Verweigerung der Zustimmung gerechtfertigt ist.

Von jeder Einberufung der Gehilfenversammlung ist vorher auch der Gewerbebehörde die Anzeige zu

Anträge der II. Abteilung.

Zu § 120.

Hinsichtlich der Absätze 5, 6 und 7, welche die Delegiertenvertretung betreffen, kann nur auf die Ausführungen zu § 119 mit dem Bemerken hingewiesen werden, daß das Delegiertensystem auch von der Gehilfenschaft abgelehnt wird. So fordert die „Gewerkschaftskommission Österreichs" mit aller Entschiedenheit die Streichung des fünften, sechsten und siebenten Absatzes, „weil die Einführung einer indirekten Teilnahme der Arbeiter die ganze Gehilfenversammlung für sie wertlos mache".

Im letzten Absatze ist im Hinblicke auf die bei § 119 a beantragten Wahlmodalitäten auch auf die Wahlen aus der Gehilfenversammlung hinzuweisen, daher beantragt wird:

§ 120, Absatz 5, 6 und 7 sei zu streichen.

§ 120, letzter Absatz habe zu lauten:

Hinsichtlich der Beschlußfähigkeit der Gehilfenversammlung und der durch dieselbe vorzunehmenden Wahlen haben die Bestimmungen des § 119 a analog zur Anwendung zu kommen.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.
erstatten, welche behufs Überwachung eines gesetzmäßigen Vorganges bei derselben einen behördlichen Kommissär entsenden kann.	
Im Statut (§ 126) ist auszusprechen, inwieweit Gehilfen, welche *während einer bestimmten, die Dauer von sechs Monaten nicht überschreitenden Zeit* außer Arbeit stehen, an der Gehilfenversammlung teilnehmen und die ihnen anvertrauten Funktionen *fortführen können.*	
Der Genossenschaftsvorstehung steht es zu, in die Gehilfenversammlung zwei bis sechs Gewerbeinhaber abzuordnen, welche an derselben mit beratender Stimme teilnehmen können.	
Hinsichtlich der Beschlußfähigkeit der Gehilfenversammlung haben die Bestimmungen des § 119a analog zur Anwendung zu kommen.	
§ 120 a.	Zu § 120 a.
In den Wirkungskreis der Gehilfenversammlung (§ 120) gehört:	Im Punkte c wird die Wahl der Delegierten aus dem Gehilfenstande einbezogen, welche mit Rücksicht auf die Anträge zu § 120 zu entfallen hätte.
	Im vorletzten Absatze müßte mit Beziehung auf die zu § 119 a beantragte Zulässigkeit der Wahlen in mehreren Wahllokalen nicht die Abgabe der Stimmzettel in der Wahlversammlung, sondern in den Wahllokalen angeordnet werden und wird daher der Antrag gestellt:
a) die Wahrnehmung und Erörterung der Interessen der zur Genossenschaft gehörigen Gehilfen *und die Beschlußfassung hierüber,* soweit die Förderung dieser Interessen zu den Zwecken der Genossenschaft (§ 114) *gehört;*	
b) die Wahl der Mitglieder des schiedsgerichtlichen Ausschusses (§ 122), des Vorstandes, des Überwachungsausschusses und eventuell der Delegierten zur Generalversammlung der Krankenkasse aus dem Stande der Gewerbegehilfen *(§ 121 c, 121 d und 121 f); dann der Mitglieder des Ausschusses für die genossenschaftliche Arbeitsvermittlung (§ 116);*	
c) die Wahl der Vertreter aus dem Stande der Gewerbegehilfen, welchen die im § 119, Alinea 5, bezeichnete Funktion in der Genossenschaftsversammlung zusteht; dann die Wahl des Obmannes, *des Obmannstellvertreters,* der Mitglieder des Gehilfenausschusses und *der Ersatzmänner derselben.*	
Die Wahlen sind von den stimmberechtigten Gehilfen in der statutarisch festgestellten Weise vorzunehmen. Jedenfalls sind bei Wahlen die Stimmzettel von den Wahlberechtigten persönlich in der Wahlversammlung abzugeben.	
Beschwerden gegen Beschlüsse der Gehilfenversammlungen oder Proteste gegen vorgenommene Wahlen sind binnen einer Frist von 14 Tagen bei der Gewerbebehörde erster Instanz einzubringen.	
	§ 120 a, Punkt c habe zu lauten:
	Die Wahl des Obmannes, des Obmannstellvertreters, der Mitglieder des Gehilfenausschusses und der Ersatzmänner derselben.
	§ 120 a, vorletzter Absatz soll lauten:
	Die Wahlen sind von den stimmberechtigten Gehilfen in der statutarisch festgestellten Weise vorzunehmen. Jedenfalls sind bei Wahlen die Stimmzettel von den Wahlberechtigten persönlich in den Wahllokalen abzugeben.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.

§ 126.

Statuten.

Absatz 2, Punkt h.

h) Die Höhe der allenfalls festgesetzten Inkorporationsgebühr für eintretende Mitglieder, *dann der Aufding- und Freisprechgebühr der Lehrlinge;*

Absatz 2, Punkt j (neu).

j) Die Bestimmungen, betreffend die Vorsorge für ein geordnetes Lehrlingswesen und insbesondere über das Verhältnis der Zahl der Lehrlinge zu jener der Gehilfen im einzelnen Gewerbebetriebe.

§ 127.

Beaufsichtigung.

Die Genossenschaften stehen unter der Aufsicht der *Gewerbebehörde, in deren Bezirke die Genossenschaftsvorstehung statutengemäß ihren Sitz hat.*

Die Gewerbebehörde kann zur Überwachung *des gesetz- und statutenmäßigen* Vorganges bei den Genossenschaften eigene Kommissäre bestellen.

Sie ist berechtigt, in die Bücher, Rechnungen, Verzeichnisse und sonstigen Aufschreibungen der Genossenschaft jederzeit Einsicht zu nehmen und die Kassen derselben zu revidieren.

Im Falle erwiesener Unregelmäßigkeiten in der Geschäfts- und Kassagebarung der Genossenschaft, sowie bei trotz erfolgter Beanständung fortdauernden Statutenwidrigkeiten hat die Gewerbebehörde die Tätigkeit der Genossenschaftsvorstehung zu sistieren, die Verfügung wegen einstweiliger Führung der Geschäfte provisorisch zu treffen und hierüber sofort die Anzeige an die politische Landesbehörde zu erstatten, welche über die Enthebung des Vorstehers oder eines Mitgliedes der Vorstehung oder aber der ganzen Vorstehung von den ihnen übertragenen Funktionen endgültig entscheidet und die entsprechenden definitiven Verfügungen über die Vermögensverwaltung trifft.

Für den Fall der Enthebung einer ganzen Genossenschaftsvorstehung hat die politische Landesbehörde längstens binnen sechs Wochen die Einleitung der Neuwahlen der Genossenschaftsfunktionäre durch die Gewerbebehörde erster Instanz zu verfügen.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.

Die Gewerbebehörde ist auch berechtigt, gegen Genossenschaftsvorsteher oder deren Stellvertreter, welche den auf Grund dieses Gesetzes an sie ergehenden behördlichen Aufträgen und Anordnungen keine Folge leisten oder grobe Ordnungswidrigkeiten sich zu Schulden kommen lassen, mit Ordnungsstrafen bis zu 100 K vorzugehen.

Die Streitigkeiten über innere Genossenschaftsangelegenheiten gehören ausschließlich auf den Verwaltungsweg.

Die von der Genossenschaftsversammlung ordnungsmäßig gefaßten Beschlüsse, welche solche Genossenschaftsangelegenheiten betreffen, zu deren Besorgung die Genossenschaft nach dem Gesetze verpflichtet ist, sind über Ansuchen der Vorstehung von der Gewerbebehörde im Verwaltungswege durchzuführen.

§ 127 a.

Genossenschaftsinstruktoren.

Das Handelsministerium ist ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern zum Zwecke der Förderung des Genossenschaftswesens die erforderliche Anzahl von Genossenschaftsinstruktoren zu bestellen.

Dieselben haben die Aufgabe, den Genossenschaften und deren Verbänden behufs Erreichung der ihnen gesetzlich zugewiesenen Zwecke als Berater zur Seite zu stehen und auf die Durchführung einer zweckentsprechenden genossenschaftlichen Organisation hinzuwirken.

Sie haben an der Beaufsichtigung der Genossenschaften (§ 127) teilzunehmen und sind von den Gewerbebehörden tunlichst bei allen wichtigen, insbesondere organisatorischen Angelegenheiten des Genossenschaftswesens als begutachtende Fachorgane zu hören.

Die Genossenschaftsinstruktoren unterstehen dem Handelsminister.

Die nähere Regelung ihres Wirkungskreises und ihrer Amtstätigkeit erfolgt im Verordnungswege durch den Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern.

§ 130 a.

Die Entscheidung über Vermögensauseinandersetzungen zwischen den erwähnten gewerblichen Korporationen und Genossenschaften, zwischen Genossenschaften untereinander, ferner über Vermögensauseinandersetzungen bei Ausscheidung von Gewerbekategorien aus einer bestehenden Genossenschaft, endlich über die Zuweisung des Vermögens einer

Regierungsentwurf.

gewerblichen Korporation im Falle ihrer Auflösung obliegt mit Ausschluß der den berufenen Gerichten zustehenden Entscheidung über privatrechtliche Ansprüche der politischen Landesbehörde.

§ 130 b.

Die Gewerbebehörde kann vorschreiben, daß die ertragbringenden genossenschaftlichen Vermögensbestände, die nicht für laufende Verwaltungsausgaben bestimmt sind, pupillarsicher angelegt und entsprechend verwahrt werden.

§ 130 c.

Genossenschaftsverbände.

Die Genossenschaften eines politischen Bezirkes oder auch weiterer Gebiete können zu Verbänden zusammentreten. Der Beitritt ist durch die Genossenschaftsversammlung zu beschließen.

Die Genossenschaftsverbände haben den Zweck, die angehörigen Genossenschaften in Bezug auf die Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben zu unterstützen, die Geschäftsführung der einzelnen Verbandsgenossenschaften zu überwachen und Gutachten oder Anregungen in gewerblichen Angelegenheiten an die Behörden, sowie an die Handels- und Gewerbekammern zu erstatten.

Sie sind insbesondere berechtigt, die humanitären, wirtschaftlichen und Bildungsinteressen der dem Verbande angehörigen Genossenschaften durch die in den § 114, Absatz 2, und 116 erwähnten Veranstaltungen zu fördern.

Anträge der II. Abteilung.

Zu § 130 b.

Da § 115 v die materielle Förderung der von den Genossenschaften errichteten Unterstützungskassen und wirtschaftlichen Unternehmungen aus genossenschaftlichen Mitteln gestattet, so müßten im § 130 b, welcher die pupillarsichere Anlage von ertragbringenden Vermögensbeständen, die nicht für laufende Verwaltungsausgaben bestimmt sind, anordnet, auch jene Beträge ausgenommen werden, welche zur Förderung oberwähnter Genossenschaftszwecke notwendig sind, da dieselben zu den Verwaltungsausgaben nicht gezählt werden können.

Demgemäß wird beantragt:

§ 130 b habe zu lauten:

Die Gewerbebehörde kann vorschreiben, daß die ertragbringenden genossenschaftlichen Vermögensbestände, die nicht für laufende Verwaltungsauslagen bestimmt sind, oder zur materiellen Förderung der gemäß § 115 v errichteten Unterstützungskassen und wirtschaftlichen Unternehmungen verwendet werden, pupillarsicher angelegt und entsprechend verwahrt werden.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.
§ 130 d.	
Verbands-, Kranken- und Unterstützungskassen, welche auf dem Grundsatze der Freiwilligkeit beruhen, sind nach den Vorschriften des Gesetzes vom 16. Juli 1892, R. G. Bl. Nr. 202, zu errichten.	
Die Errichtung einer Verbandszwangskasse (§ 115 b) für die Mitglieder aller oder mehrerer der zugehörigen Genossenschaften ist von der im § 115 v vorgesehenen übereinstimmenden Beschlußfassung der betreffenden Genossenschaften abhängig.	
Den im Absatz 2 erwähnten Zwangskassen ist die Übernahme der freiwilligen Versicherung von Mitgliedern solcher Verbandsgenossenschaften, welche den Versicherungszwang nicht beschlossen haben, auf Grund besonderer, mit den betreffenden Genossenschaften abgeschlossener Übereinkommen gestattet.	
Im übrigen finden hinsichtlich der Errichtung und materiellen Förderung von Kranken- und Unterstützungsanstalten, Unterstützungsfonds und wirtschaftlichen Unternehmungen durch den Verband die Bestimmungen des § 115 v sinngemäße Anwendung, wobei jedoch an Stelle der in dem eben erwähnten Paragraphen, Absatz 2 bis 4, enthaltenen Regelung der Beschlußfähigkeit die Vorschrift tritt, daß in der betreffenden Verbandsversammlung jedenfalls die Hälfte der Vertreter der zugehörigen Genossenschaften anwesend sein muß.	
§ 130 e.	
Der Genossenschaftsverband wird vertreten durch	
a) die Verbandsversammlung,	
b) den Verbandsausschuß,	
c) den Verbandsvorstand.	
Die Verbandsversammlung wird durch die Vertreter der zugehörigen Genossenschaften gebildet und tritt jährlich wenigstens einmal zusammen. Die näheren Bestimmungen über die von den einzelnen Genossenschaften zu entsendenden Vertreter, über die Einberufung und Beschlußfähigkeit der Verbandsversammlung hat das Statut zu enthalten.	
Die Verbandsversammlung wählt aus ihrer Mitte auf die Dauer eines Jahres einen Verbandsausschuß.	
Das Statut bestimmt die Anzahl der Ausschußmitglieder und der eventuell zu wählenden Ersatzmänner.	
Der Ausschuß wählt aus seiner Mitte einen Vorstand und dessen Stellvertreter.	

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.
§ 130 f.	
In den Wirkungskreis der Verbandsversammlung gehört:	
a) die Wahl des Verbandsausschusses;	
b) die Prüfung und Genehmigung des Rechnungsabschlusses und des Jahresvoranschlages, sowie die Verfügung über das Verbandsvermögen;	
c) die Bestimmung der Höhe der zur Deckung der Erfordernisse des Verbandes auf die einzelnen Genossenschaften aufzuteilenden Beträge;	
d) die Beschlußfassung über die wichtigeren, als solche statutarisch bezeichneten, zum Wirkungskreise des Verbandes gehörigen Gegenstände;	
e) die Beschlußfassung über die Abänderung des Statutes und über die Auflösung des Verbandes;	
f) der Ausschluß von Genossenschaften aus dem Verbande nach Maßgabe der statutarischen Bestimmungen.	
§ 130 g.	
Der Verbandsausschuß führt die von der Verbandsversammlung gefaßten Beschlüsse aus und besorgt die Geschäfte des Verbandes; in seinen Wirkungskreis gehören alle Angelegenheiten, welche nicht der Verbandsversammlung vorbehalten sind.	
§ 130 h.	
Der Verbandsvorstand, beziehungsweise sein Stellvertreter, vertritt den Verband nach innen und außen, führt in den Ausschußsitzungen und Verbandsversammlungen den Vorsitz und sorgt für die Durchführung der Beschlüsse des Ausschusses und der Verbandsversammlung.	
§ 130 i.	Zu § 130 i.
Sofern ein statutenmäßig auf das Gebiet eines politischen Bezirkes beschränkter Genossenschaftsverband (Bezirksverband) mindestens zwei Drittel aller Genossenschaften oder alle für die handwerksmäßigen Gewerbe bestehenden Genossenschaften dieses Bezirkes, mindestens aber drei Genossenschaften mit dem Sitze in diesem Bezirke umfaßt, bildet sein Ausschuß einen Beirat der Gewerbebehörde, dessen Kompetenz im Verordnungswege bestimmt wird.	Diese Gesetzesbestimmung läßt in ihrer jetzigen Fassung Zweifel darüber zu, ob der Ausschuß eines Bezirksverbandes, welcher mindestens zwei Drittel aller Genossenschaften oder alle Genossenschaften für die handwerksmäßigen Gewerbe umfaßt, einen Beirat der Gewerbebehörde nur unter der Bedingung bildet, daß in jedem dieser beiden Fälle wenigstens drei Genossenschaften vereinigt sind, oder ob die Vereinigung von drei Genossenschaften mit dem Sitze in diesem Bezirke schon an und für sich allein hiezu genügt. Vermutlich ist die erstere Auffassung die der Tendenz des Entwurfes entsprechende, da es sich nicht annehmen läßt, daß zum Beispiel im politischen Bezirke

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

§ 130 k.

Die Kosten des Genossenschaftsverbandes sind in der statutenmäßig festgesetzten Weise auf die demselben beigetretenen Genossenschaften aufzuteilen und von diesen nach den Bestimmungen des § 115 aufzubringen.

§ 130 l.

Die mit Beobachtung der vorstehenden prinzipiellen Bestimmungen entworfenen Statuten des Verbandes und seiner etwaigen Nebenanstalten, sowie die beschlossenen Statutenänderungen unterliegen der Genehmigung der politischen Landesbehörde und, wenn der Verband sich über mehrere Verwaltungsgebiete erstreckt, der Genehmigung des Handelsministeriums.

Die Genehmigung kann, abgesehen von gesetzlichen Gründen, auch dann versagt werden, wenn nach den Verhältnissen die Erreichung der Zwecke des Verbandes nicht zu erwarten ist.

Die Aufsicht über den Genossenschaftsverband wird von der Gewerbebehörde, in deren Bezirke sich der Sitz des Verbandes befindet, ausgeübt.

Dieselbe kann zur Überwachung eines gesetzmäßigen Vorganges beim Verbande einen eigenen Kommissär bestellen und hat über Beschwerden gegen Beschlüsse der Verbandsversammlung oder des Ausschusses nach Einvernehmung beider Teile die Entscheidung zu treffen.

Von der Einberufung von Verbandsversammlungen ist die Aufsichtsbehörde unter Mitteilung der Tagesordnung wenigstens acht Tage vorher zu verständigen. Derselben steht das Recht zu, die Versammlung zu untersagen, wenn die Tagesordnung Gegen-

Anträge der II. Abteilung.

Wien, wo rund 130 Genossenschaften bestehen, der Ausschuß eines Verbandes von dreien dieser Genossenschaften als Beirat der Gewerbebehörde eingesetzt werden wollte. Es würde sich daher behufs Klarstellung dieser Bestimmung der Antrag empfehlen:

§ 130 i habe zu lauten:

Sofern ein statutenmäßig auf das Gebiet eines politischen Bezirkes beschränkter Genossenschaftsverband (Bezirksverband) mindestens zwei Drittel aller Genossenschaften oder alle für die handwerksmäßigen Gewerbe bestehenden Genossenschaften dieses Bezirkes, in beiden Fällen jedoch nicht weniger als drei Genossenschaften mit dem Sitze in diesem Bezirke umfaßt, bildet sein Ausschuß einen Beirat der Gewerbebehörde, dessen Kompetenz im Verordnungswege bestimmt wird.

Zu § 130 l, Absatz 4.

Im vierten Absatze wird dem zur Überwachung des Verbandes bestellten Kommissär der Gewerbebehörde die Entscheidung über Beschwerden gegen Beschlüsse der Verbandsversammlung oder des Ausschusses übertragen. Soll nun die Tätigkeit des Verbandes nicht jeder gesicherten Grundlage entbehren, so müssen die Beschlüsse der genannten Körperschaften bald in Rechtskraft erwachsen und daher das Beschwerderecht an eine kurze Frist gebunden werden. Demgemäß wird beantragt:

§ 130 l, Absatz 4 habe zu lauten:

Dieselbe kann zur Überwachung eines gesetzmäßigen Vorganges beim Verbande einen eigenen Kommissär bestellen und hat über Beschwerden gegen Beschlüsse der Verbandsversammlung oder des Ausschusses, welche binnen längstens 14 Tagen nach der Beschlußfassung eingebracht werden müssen, nach Einvernehmung beider Teile die Entscheidung zu treffen.

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.

stände umfaßt, welche nicht mit den Verbandszwecken in Beziehung stehen. Auch ist der Aufsichtsbehörde von der Zusammensetzung des Ausschusses und von den dem Verbande angehörigen Genossenschaften zu Beginn des Geschäftsjahres, dann von den in diesen Verhältnissen eintretenden Veränderungen, sowie von der Verlegung des Verbandssitzes jeweilig die Anzeige zu erstatten.

Die Vorschrift des § 116 f bezüglich der Vorlage der Schlußrechnung findet auf Genossenschaftsverbände sinngemäße Anwendung.

§ 130 m.

Die Auflösung eines Genossenschaftsverbandes kann von der Verbandsversammlung jederzeit mit dem im Statute festzusetzenden Stimmenverhältnisse beschlossen werden.

Die Verbandsversammlung, welche die Auflösung des Verbandes beschließt, hat zugleich auch über die Verwendung des nach Erfüllung aller Verpflichtungen verbleibenden Verbandsvermögens zu verfügen; doch muß dieses Vermögen einem Zwecke zugeführt werden, welcher den Gewerbetreibenden des Verbandssprengels oder ihren Hilfsarbeitern zu gute kommt.

Bei wiederholt vorgekommenen Gesetzwidrigkeiten kann die Auflösung des Verbandes von der politischen Landesbehörde verfügt werden. Der betreffende, die Auflösung aussprechende Bescheid hat auch die Entscheidung über die Verwendung des vorhandenen Verbandsvermögens zu enthalten.

Von einem Mitglied der Abteilung wurde zu § 130 *m* der Antrag gestellt, einen vierten Absatz anzuschließen, lautend:

„Gegen die Entscheidung der Landesbehörde ist der Genossenschaftsvorstehung anheimgestellt, im gewöhnlichen Rekurswege zu rekurrieren."

Dieser Antrag wurde von der Abteilung ohne Debatte angenommen. Doch glaubt Referent, daß das Rekursrecht für die Genossenschaftsvorstehung nur irrtümlicherweise reklamiert wird, da zu demselben doch nur eines der im § 130 *l* zur Vertretung des Genossenschaftsverbandes eingesetzten Organe, zunächst der Verbandsausschuß, berufen erscheint. Auch dürfte gegen eine Entscheidung der politischen Landesbehörde nur der Rekurs an die Oberbehörde (das Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern) zulässig erscheinen, daher der Antrag der Abteilung abzuändern wäre, wie folgt:

§ 130 *m*, vierter Absatz:

Gegen die Entscheidung der Landesbehörde ist es dem Verbandsausschuß anheimgestellt, an die Oberbehörde zu rekurrieren.

§ 131.

Strafen überhaupt.

Die Übertretungen der Vorschriften der *Gewerbeordnung und der auf Grund derselben erlassenen Verordnungen* werden bestraft:

a) mit Verweisen;

b) mit Geldbußen bis zu *2000 K*;

c) mit Arrest bis zu *sechs* Monaten;

d) mit Entziehung der Gewerbeberechtigung für immer oder auf bestimmte Zeit.

Zu § 131.

Gegen die Neuerung, wonach nicht nur die Übertretungen der Gewerbeordnung, sondern auch jene gegen die auf Grund derselben erlassenen Verordnungen zu bestrafen sind, muß entschieden Verwahrung eingelegt werden, da die Gültigkeit der Verordnungen nach dem Staatsgrundgesetze vom 21. Dezember 1867, R. G. Bl. Nr. 144, der richterlichen Entscheidung vorbehalten ist. Die staatsgrundgesetzlich gewährleistete Anfechtbarkeit der Verordnungen dadurch auszuschließen, daß denselben die Gleichstellung mit dem Gesetze verliehen wird, müßte als eine Maßregel bezeichnet werden, für welche stichhältige Gründe nicht bestehen. Für jene Verordnungen,

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

Anträge der II. Abteilung.

denen durch eine in der Gewerbeordnung ausdrücklich erteilte Befugnis Gesetzeskraft zukommt, bedarf es einer besonderen Bestimmung nicht, daher es bei der geltenden Vorschrift verbleiben kann.

Die Bestrafungen sollen hinsichtlich der Geldbußen von 800 auf 2000 K und der Arreststrafen von drei auf sechs Monate gegenüber dem Maximum des geltenden Gesetzes erhöht werden. Da die Geldstrafen doch stets den Vermögensverhältnissen des Straffälligen angepaßt werden sollen, läßt sich wohl die Erhöhung der Geldstrafen, nicht aber jene der Arreststrafen als begründet bezeichnen. Denn diese werden im Sinne des § 135 in der Regel nur gegen jene zur Anwendung gelangen, welche die Geldstrafe nicht leisten können, also gewöhnlich die Ärmsten treffen, deren wirtschaftlicher Ruin oft schon mit einer dreimonatlichen Arreststrafe verbunden sein kann. Die Erhöhung der Maximaldauer der Arreststrafen kann daher, da solche oft für vermögenslose, niemals aber für wohlhabende Personen eine Existenzfrage bedeuten können, nicht befürwortet werden.

Da die § 132 und 133 auch Minimalsätze für Geldstrafen festsetzen, dürfte die Aufnahme solcher auch im § 131 als zweckmäßig erscheinen, damit eine möglichst gleichmäßige Praxis der Gewerbebehörden bei Anwendung der geringsten Strafen gesichert wird. Die in dem Gutachten des Wiener Magistrates vorgeschlagenen Minimalsätze als entsprechend bezeichnend, hat Referent gemäß vorstehenden Ausführungen beantragt:

§ 131 habe zu lauten:

Die Übertretungen der Vorschriften der Gewerbeordnung werden bestraft:

a) mit Verweisen;

b) mit Geldbußen von 2 bis 2000 K;

c) mit Arrest von sechs Stunden bis zu drei Monaten;

d) mit Entziehung der Gewerbeberechtigung für bestimmte Zeit oder für immer.

§ 132.

Absatz 1.

Eine Geldstrafe von *zehn Kronen bis tausend Kronen* hat insbesondere zu treffen:

Punkt d).

d) diejenigen, welche den Vorschriften hinsichtlich des Aufsuchens von Bestellungen auf Waren und hinsichtlich des Feilbietens im Umherziehen zuwiderhandeln.

Die Abteilung hat aber nicht nur gegen die Erhöhung der Arreststrafen, sondern auch gegen deren Beibehaltung Einspruch erhoben, da als Verschärfung der ohnehin erhöhten Geldbußen die zeitweise Entziehung der Gewerbeberechtigung als ausreichendes Strafmittel anwendbar sei. Es wurde daher beantragt, von der Arreststrafe als primäre Strafe sei ganz abzusehen und nur im Falle der Nichteinbringung der Geldbuße eine Arreststrafe zu verhängen.

Ferner wurde beantragt, die Berechnung bei Umwandlung einer Geld- in eine Arreststrafe in den § 131 zu verlegen, welcher auch den Grundsatz für die An-

Digitized by Google

Regierungsentwurf.

§ 133.

Eine Geldstrafe *von zwanzig bis zweitausend Kronen* hat zu treffen:

a) diejenigen, welche den Anordnungen über die Aufnahme, Verwendung und Behandlung der Gehilfen und Lehrlinge zuwiderhandeln;

b) die im *§ 53* genannten Gewerbsleute, wenn sie den Gewerbebetrieb ohne Anmeldung einstellen oder bei angemeldeter Zurücklegung des Gewerbes die von der Behörde geforderte Fortsetzung während der Kündigungsfrist unterlassen;

c) jene Gewerbsleute, welche ihre Berechtigung zur Deckung des unbefugten Gewerbebetriebes Dritter mißbrauchen, *sowie diejenigen, welche diesen Mißbrauch zur Deckung ihres unbefugten Gewerbebetriebes veranlassen;*

d) jene Gewerbsleute, welche sich Bedrückungen der Arbeiter durch Ablohnung in Waren oder durch andere vorschriftswidrige Vorgänge zu Schulden kommen lassen.

§ 135.

Grundsatz für die Anwendung der Strafarten.

Wegen Übertretungen der Vorschriften der Gewerbeordnung und der auf Grund derselben erlassenen Verordnungen sind in der Regel zunächst Geldbußen zu verhängen. Unter erschwerenden Umständen können auch Arreststrafen verhängt werden.

Bei Zahlungsunvermögen *ist die Geldstrafe in eine Arreststrafe umzuwandeln,* in welchem Falle für *je zehn Kronen* Geldbuße Ein Tag Arrest zu berechnen ist.

Anträge der II. Abteilung.

wendung der Strafarten zu bestimmen hätte, wodurch der § 135 gänzlich entfallen könne.

Nach diesen den Antrag des Referenten abändernden Anträgen soll § 131 folgende Fassung erhalten:

§ 131.

Die Übertretungen der Vorschriften der Gewerbeordnung werden bestraft:

a) zunächst mit Verweisen;

b) dann mit Geldbußen von 2 bis 2000 K, im Nichteinbringungsfalle mit Arrest von sechs Stunden bis zu drei Monaten, in welchem Falle für je 20 K Geldbuße Ein Tag Arrest zu berechnen ist;

c) schließlich mit Entziehung der Gewerbeberechtigung für bestimmte Zeit oder für immer.

Zu § 135.

Zum ersten Absatze wurde vom Referenten die Weglassung der Worte „und der auf Grund derselben erlassenen Verordnungen" mit Beziehung auf den Antrag zu § 131 beantragt.

Für die Bemessung der Arreststrafe bei Umwandlung einer Geldstrafe wäre im Hinblicke auf die beantragte Beibehaltung der dreimonatlichen Maximaldauer bei Arreststrafen ein Tag mit 20 K zu berechnen, um das im Entwurfe angenommene

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.
	Verhältnis der Geldstrafe zur Arreststrafe herzustellen. Da der Einheitssatz von 20 K auch den durchschnittlichen Erwerbsverhältnissen der Gegenwart besser als 10 K entsprechen dürfte, beantragte der Referent:
	§ 135 habe zu lauten:
	Wegen Übertretungen der Vorschriften der Gewerbeordnung sind in der Regel zunächst Geldbußen zu verhängen. Unter erschwerenden Umständen können auch Arreststrafen verhängt werden.
	Bei Zahlungsunvermögen ist die Geldstrafe in eine Arreststrafe umzuwandeln, in welchem Falle für je 20 K Geldbuße Ein Tag Arrest zu berechnen ist.
	Von der II. Abteilung wurde jedoch, wie schon bei Besprechung des § 131 bemerkt, beschlossen:
	§ 135 habe zu entfallen.
§ 137.	
Entziehung des Rechtes, Lehrlinge oder jugendliche Hilfsarbeiter zu halten.	
Neuer Absatz zwischen Absatz 2 und 3:	
Ebenso kann, wenn aus dem Ergebnisse der Lehrlingsprüfung hervorgeht, daß der Lehrherr an dem nicht entsprechenden Erfolg des Lehrlings Schuld trägt, dem Lehrherrn das Recht zum Halten von Lehrlingen für eine bestimmte Zeit oder auch dauernd entzogen werden.	
Behörden und Verfahren.	
§ 141.	
I. Instanz.	
Vor dem letzten Absatze einzuschalten:	
In Fällen unbefugter Ausübung von Gewerben hat die politische Bezirksbehörde zur Durchführung der Untersuchung nach Tunlichkeit die von der Vorstehung der zuständigen Genossenschaft namhaft gemachten Beauftragten dann beizuziehen, wenn sie zur Feststellung des Tatbestandes einen Augenschein vornimmt.	
§ 142.	
II. Instanz.	
Letzter Absatz.	
Für jene periodischen Personentransportunternehmungen, welche auf Poststraßen und mit gewechselten Pferden betrieben werden, wobei immer das Einvernehmen mit der Postbehörde zu pflegen ist,	

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.

dann für jene, welche sich auf mehrere Bezirke desselben Kronlandes ausdehnen;

für die Erteilung der Genehmigung für Betriebsanlagen, welche sich auf zwei oder mehrere Bezirke desselben Kronlandes erstrecken;

endlich für die im *§ 58* erwähnten Auszeichnungen.

§ 143.

Oberste Instanz.

Absatz 2.

Es erteilt die ausnahmsweise Bewilligung zur Errichtung von Preßgewerben außerhalb der Orte, in welchen eine politische Behörde sich befindet, es bewilligt jene periodischen Personentransportunternehmungen *und genehmigt jene Betriebsanlagen*, welche sich über die Verwaltungsgebiete mehrerer Kronländer erstrecken.

§ 144.

Kompetenz.

Zusätze am Schlusse.

Die Anheimsagung eines Gewerbes beziehungsweise die Betriebseinstellung ist vom Gewerbetreibenden sogleich der Gewerbebehörde anzuzeigen.

Von Anheimsagungen oder sonstigen Erlöschungen von Gewerben, dann von Veränderungen in Gewerben ist gleichfalls die betreffende Genossenschaft zu verständigen.

Die Verlautbarung der Ausfertigung von Gewerbescheinen, der Erteilung von Konzessionen, der Anheimsagungen oder sonstigen Erlöschungen von Gewerben, dann der Veränderungen in Gewerben im Amtsblatte der politischen Behörde erster Instanz ist als genügende Art der Verständigung der Genossenschaften anzusehen, welche letzteren zu diesem Behufe das betreffende Amtsblatt zu halten verpflichtet sind.

§ 151.

Bestimmung der Geldstrafen.

Die Einbringung der Strafgelder erfolgt im administrativen Exekutionswege.

Sie fließen, wenn der Straffällige als Mitglied oder Angehöriger einer Gewerbegenossenschaft angehört, welche eine eigene Gehilfenkrankenkasse nach Vorschrift des § 121 errichtet hat oder bezüglich ihrer Angehörigen einer anderen, den gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Krankenkasse korporativ beigetreten ist, in diese Krankenkasse.

Zu § 151.

Von dem Grundsatze ausgehend, daß die Strafen in jene Unterstützungs- und Krankenkassen fließen sollen, an deren Erhaltung der Straffällige als Mitglied oder Angehöriger einer Genossenschaft, oder als außerhalb eines genossenschaftlichen Verbandes Stehender das meiste Interesse haben sollte, wird folgende Fassung des dritten Absatzes vorgeschlagen:

Digitized by Google

Regierungsentwurf.	Anträge der II. Abteilung.
In allen sonstigen Fällen fließen diese Strafbeträge in den Reservefonds der Bezirkskrankenkasse, und zwar derjenigen, bei welcher die Hilfsarbeiter des Straffälligen beziehungsweise die straffälligen Hilfsarbeiter im Zeitpunkte der begangenen Übertretung krankenversicherungspflichtig waren oder unter der Voraussetzung des befugten Gewerbebetriebes, respektive der tatsächlichen Verwendung von Hilfsarbeitern krankenversicherungspflichtig gewesen wären.	**Sie fließen, wenn der Straffällige als Mitglied einer Genossenschaft angehört, in die Meisterunterstützungskasse, in deren Ermanglung in die Meisterkrankenkasse, mangels dieser in die Lehrlingskrankenkasse und, wenn eine solche nicht besteht, in die Gehilfenkrankenkasse. Ist der Straffällige Angehöriger einer Genossenschaft, in die Gehilfenkrankenkasse.** **In allen sonstigen Fällen fließen diese Strafbeträge in den Reservefonds jener Bezirkskrankenkasse, in deren Sprengel sich der gewerbliche Standort des Straffälligen oder das Unternehmen befindet, in welchem der straffällige Hilfsarbeiter in Arbeit steht.**
Artikel II. Dieses Gesetz tritt sechs Monate nach seiner Kundmachung in Wirksamkeit.	
Artikel III. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes sind Mein Handelsminister und Mein Minister des Innern betraut.	

Digitized by Google

8.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 4. Sitzung der II. Abteilung vom 11. Februar 1905.

Mitglied Reichsratsabgeordneter **Kitschelt**: Ich möchte noch um das Wort zu einem anderen Gegenstande bitten. Auf der Tagesordnung der übermorgen stattfindenden Plenarsitzung steht der Bericht über die Regierungsvorlage, betreffend die Ergänzung und Abänderung der Gewerbeordnung. Inzwischen ist im Abgeordnetenhause eine Regierungsvorlage eingebracht worden, welche sich mit dem Entwurfe, der in der Beratung der zweiten Abteilung stand, nicht vollständig deckt, sondern neue Bestimmungen enthält, so daß eine Beratung auf Grund unseres Berichtes nicht aktuell und zwecklos wäre.

Ich glaube, die Herren werden damit einverstanden sein, daß ich im Plenum namens der Abteilung den Antrag stelle, die neue Regierungsvorlage und eventuell auch die Anträge des Gewerbeausschusses des Abgeordnetenhauses in Beratung zu ziehen. Der Gewerbeausschuß beabsichtigt ja bekanntlich, eine vollständige Reform der Gewerbeordnung durchzuführen, welche weit über die jetzigen Vorschläge hinausgeht. Es wäre daher zweckmäßig, wenn wir unser Votum aufsparen, bis der Bericht des Gewerbeausschusses vorliegt. Ich bitte um Ihre Genehmigung, im Plenum diesen Vertagungsantrag stellen zu dürfen.

Vorsitzender Kommerzialrat **Vetter**: Es ist über den Antrag Kitschelt zu beraten, es möge im Plenum ein Beschluß provoziert werden, daß die Frage der Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung neuerlich der II. Abteilung zugewiesen und neuerlich dem Herrn Referenten übergeben werde. Ich muß nun zuerst prinzipiell die Meinung der Herren hören, ob sie es für tunlich und richtig erachten, die Sache im gegenwärtigen Momente neuerlich zu beraten oder ob sie es vorziehen würden, zu dem geschaffenen Falle Stellung zu nehmen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter **Kitschelt**: Wie den Herren bekannt ist, wurde von der Regierung in dieser Reichsratssession eine neue Vorlage, betreffend die Ergänzung und Abänderung der Gewerbeordnung, eingebracht. Da sich diese Novelle nicht vollständig deckt mit dem, was wir in der Abteilung beraten haben, und da sie auch manches berücksichtigt hat, was die Abteilung in Antrag bringen wollte, so glaube ich im Plenum den Antrag stellen zu müssen, daß die II. Abteilung neuerdings beauftragt werde, über den jetzigen Entwurf, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung, seinerzeit Bericht zu erstatten.

Dies ist um so notweniger, als der Gewerbeausschuß des Abgeordnetenhauses beabsichtigt, eine vollständige Reform der Gewerbeordnung auszuarbeiten, die sehr weit ausgreifend sein dürfte und gewiß über das hinausgehen wird, was die Regierung beantragt. Dazu wird der Industrierat Stellung nehmen müssen. Zwecklos wäre es dagegen, über einen Entwurf zu berichten, den die Regierung selbst zum Teile schon verlassen hat. Der Entwurf enthält ja auch neue Vorschläge, zum Beispiel betreffend die Konzessionierung des Flaschenbierhandels, die zu einer großen Auseinandersetzung zwischen den Kaufleuten und Wirten führen dürfte und anderes mehr, was von uns besprochen werden muß. Ich glaube, daß die Herren geneigt sein dürften, meinem Antrage zuzustimmen.

Mitglied kaiserlicher Rat **Glaser**: Ich wollte die Sache, die der Herr Referent vorgetragen hat, selbst zur Sprache bringen.

Ich ziehe jedoch aus der Sachlage die umgekehrte Konklusion wie er; denn ich stehe auf dem Standpunkte, daß wir uns nicht umsonst jahrelang geplagt haben sollten. Insbesondere der Herr Referent hat in dieser Angelegenheit eine geradezu aufreibende Tätigkeit entwickelt. Es kann uns nicht gleichgültig sein, wenn seine so hervorragende Arbeit, die wir einmütig akzeptiert haben, einfach unter den Tisch geworfen wird, weil es der Regierung beliebt hat, im letzten Augenblicke etwas Neues vor das Parlament zu bringen, in einem Augenblicke, wo gerade auf der Tagesordnung unserer Plenarsitzung dieses Referat stand. Jedenfalls kann man im Industrierat nicht darüber zur Tagesordnung übergehen. Wie würde die Arbeit des Industrierates aussehen, wenn man sich um unsere Elaborate so wenig kümmerte?

Es ist ja möglich, daß der Gewerbeausschuß etwas Anderes macht und auch die neue Regierungsvorlage verwirft. Es ist aber auch das Umgekehrte möglich. Die Gewerbetreibenden machen Lärm und sagen, die Regierungsvorlage genüge ihnen nicht. Man hat aber schon erlebt, daß Lärm gemacht wird zu dem Zwecke, damit nicht dasjenige zurückgezogen werde, was man schon bewilligt erhalten hat. Wir können also nicht wissen, ob dieser Lärm nicht ein bloßer Schachzug der Gewerbekreise ist. Jedenfalls sind in die Regierungs-

Digitized by Google

vorlage eine Reihe von neuen Punkten hineingekommen, und ich glaube, es würde mindestens die Höflichkeit gegen den Industrierat geboten haben, daß der wohlbekannte, vieljährige Referent, Abgeordneter Kitschelt, von der Tatsache in einem früheren Momente Kenntnis erhalte.

In der Kalziumkarbidfrage hat ja Seine Exzellenz der Herr Handelsminister im letzten Augenblicke Herrn Vetter gebeten, rasch ein Referat fertigzustellen, und bei der bekannten Sachkenntnis des Abgeordneten Kitschelt wäre es ihm wohl möglich gewesen, in kürzester Zeit ein verbesserndes Elaborat vorzulegen, das unsere Genehmigung wohl erhalten hätte. Wir sollten uns nicht so leicht dazu entschließen, daß wir einfach unsere Arbeit fallen lassen. Es wäre umgekehrt die Frage zu erwägen, ob wir nicht sagen sollten: Hier habt ihr ein wohldurchdachtes Referat zu den Paragraphen, die uns vorgelegen sind, untersucht es, damit der Handelsminister mit der vollen Autorität dafür eintrete, daß der Industrierat nicht umsonst gesprochen haben soll. Wenn wir finden, daß andere Dinge vor das Parlament gebracht worden sind, so wird das zu wählende ständige Komitee Gelegenheit haben, Amt zu handeln, einzugreifen, um vielleicht noch im Parlamente etwas zu retten. Wir haben im Parlamente genug Vertreter, die dort ihre Stimme erheben werden.

Ich glaube, daß wir dem Antrage des Herrn Abgeordneten Kitschelt nicht ohneweiters zustimmen und uns zumindest überlegen sollten, ob wir nicht durch unsere Zustimmung das Votum der II. Abteilung des Industrierates als ein solches anerkennen sollen, welches für uns alle den größten Wert und Bedeutung hat. *(Beifall.)*

Vorsitzender: Ich komme zu demselben Schlusse wie der Herr kaiserliche Rat Glaser, wenn auch teilweise aus anderen Gründen. Der Industrierat hat schon wiederholt gewünscht, daß man ihn mit allen Fragen beschäftige, so lange sie gewissermaßen noch im Statium der Vorberatung sind, und nicht erst dann, wenn schon fertige Gesetzentwürfe und Novellen vorliegen. Ich weiß nicht, ob es eigentlich nicht diesmal bezüglich der Gewerbenovelle von Seite des Handelsministeriums so gehandhabt wurde. Wir haben dazu unser Gutachten abgegeben, und mir scheint, auf Grund der verschiedenen Gutachten, welche die Regierung bekommen hat, sowohl vom Industrierat als auch von anderen Organisationen und Erwerbsständen, hat sie im Abgeordnetenhause die neue Vorlage eingebracht. Allerdings wäre es vielleicht nett gewesen, wenn der Industrierat noch einmal sein Votum hätte abgeben können. Heute das Referat zurückzuziehen, halte ich nicht für richtig und stimme gerade aus den anderen Gründen dem Herrn kaiserlichen Rate Glaser zu, daß das Plenum in der nächsten Sitzung aussprechen solle: unserem Gutachten ist in diesem und diesem Punkte nicht willfahrt worden und wir müssen mit aller Energie darauf beharren, daß wenigstens in einzelnen Punkten, welche ein wichtiges Interesse unseres Standes berühren, nicht dem Verlangen anderer mehr Rechnung getragen werde. Wenn wir die Angelegenheit an die II. Abteilung zurückverweisen, so fürchte ich, daß bei der Schwerfälligkeit des Apparates des Industrierates zu viel Zeit verloren gehen wird. Der Herr Referent, der schon dreimal referiert hat, wird wieder belästigt werden, und es vergeht ein halbes Jahr, bis das Plenum des Industrierates in die Lage kommt, zu dieser Vorlage der Regierung Stellung zu nehmen. Nach meinem Gefühle wäre es richtiger, wenn wir in der Plenarsitzung unsere Anschauungen zum Ausdrucke bringen, tadeln, was geändert und hinzugefügt wurde, und so unsere Stellung präzisieren gegenüber der Regierung und den gesetzgebenden Körperschaften.

Sektionschef Dr. **Hasenöhrl:** Ich bedauere auch die Situation, in welche der Industrierat dadurch geraten ist, daß das Gutachten seines Plenums über diesen Gegenstand nicht abgewartet werden konnte. Ich bitte jedoch zu erwägen, daß das Gutachten des Industrierates über den Referentenentwurf einer Gewerbenovelle im Jahre 1901 eingeholt worden ist, daß also dem Industrierat Gelegenheit geboten war, hiezu während dieser langen Zeit Stellung zu nehmen und ein Gutachten abzugeben.

Es ist bedauerlich, daß eine solche Verzögerung eingetreten ist, und daß bei der Vorlage des Entwurfes an das Abgeordnetenhaus es der Regierung nicht mehr möglich war, ein weiteres Gutachten abzuwarten. Sie wissen ja, daß von Seite der Gewerbetreibenden in Versammlungen, Petitionen u. s. w. immer der dringende Wunsch nach der Reform der Gewerbeordnung ausgesprochen wurde, und auch das Abgeordnetenhaus selbst hat in Interpellationen und Dringlichkeitsanträgen mit allem Nachdruck von der Regierung die Einbringung dieser Vorlage verlangt.

Es war eben ein Druck, welchem die Regierung aus Erwägungen, die zu beurteilen ich nicht berufen bin, sich nicht weiter entziehen konnte.

Ich gebe zu, daß die Regierungsvorlage schließlich eine andere Gestalt als der Referentenentwurf angenommen hat, allein das ist ganz natürlich. Die Regierung hat über diesen Entwurf die weitesten Kreise gehört, Industrierat, Arbeitsbeirat, Handels- und Gewerbekammer, Genossenschaften u. s. w., und aus der Expertise wurde dann dasjenige herausgenommen, was der Regierung akzeptabel erschien.

Auch die von den beteiligten Ministerien festgestellten Bedürfnisse und Forderungen haben in der endgültigen Feststellung der Regierungsvorlage Ausdruck gefunden, und diese endgültige Feststellung ist eigentlich erst knapp vor der Einbringung im Abgeordnetenhause erfolgt.

Die Regierung konnte daher nicht nochmals irgend eine Körperschaft insofern einvernehmen, als vom ursprünglichen Referentenentwurf abgewichen worden ist. Ich glaube aber, daß der Industrierat sich doch nicht abhalten lassen sollte, sein Gutachten über den Gesetzentwurf abzugeben. Sollte der Industrierat finden, daß im neuen Entwurf Bestimmungen enthalten sind, welche auf die Verhältnisse der Industrie in irgend einer Weise zurückwirken, so könnte der Industrierat noch immer nachträglich seine Wünsche in irgend einer Form bekannt geben, und die Regierung würde bei der eingeleiteten verfassungsmäßigen Behandlung diese Wünsche in der geeigneten Weise zu vermitteln suchen.

Ich möchte aber doch darauf hinweisen, daß die beteiligten Ministerien ohnedies das Gutachten der II. Abteilung des Industrierates in der weitestgehenden Weise berücksichtigt haben; insbesondere war das ausgezeichnete Operat, das der Herr Berichterstatter auf Grund seiner reichen praktischen Erfahrung geliefert hat und das eine wohltuende Vermittlung zwischen den divergierenden Standpunkten bot, eine höchst anerkennenswerte Leistung.

Es sind im ganzen 16 Punkte, in welchen die Regierungsvorlage den Wünschen des Industrierates entgegengekommen ist und ich bin, wenn die Herren wünschen, bereit, diese Punkte aufzuzählen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter **Kitschelt**: Ich möchte nur auf die Schwierigkeit aufmerksam machen, die das Referieren jetzt darbietet. In der kurzen Zeit von heute auf übermorgen bin ich wohl nicht im stande, die Anträge, welche entfallen oder abgeändert werden sollen, zu stellen. Das ist nicht möglich. Das können Sie auch schon daraus entnehmen, daß zum Beispiel die Wiener Kammer auch beschlossen hat, neuerlich ein Gutachten zu erstatten, obwohl sie schon zum ersten Gesetzentwurf ein solches erstattet hat. Ich glaube daher, man könnte es mit einer Generaldebatte bewenden lassen und die II. Abteilung beauftragen, sich mit Rücksicht auf die geänderte Sachlage mit dem Gegenstande neuerlich zu befassen.

Mitglied Dr. **Frieß**: Meine Herren! Wir müssen unbedingt ein Votum abgeben. Wenn auch ein neuer Gesetzentwurf eingebracht worden ist und ich vollständig begreife, daß der Herr Referent nicht in der Lage ist, bis übermorgen die Sache auszuarbeiten, so glaube ich doch, daß die Sache ins Plenum kommt und mit einem Satz gesagt wird: Mit Rücksicht darauf, daß eine neue Novelle eingebracht wurde, wird die II. Abteilung beauftragt, auch diese Novelle zu studieren und diesbezüglich Anträge zu stellen.

Aber warum wir etwas, was wir nach reiflicher Erwägung beschlossen haben, in den Papierkorb werfen sollen, weiß ich nicht. Wir würden dadurch nur unsere Position schwächen. Der Herr Sektionschef hat uns mitgeteilt, daß über Drängen zahlreicher Organisationen und Körperschaften diese neue Novelle eingebracht wurde. Diese Körperschaften stehen uns nicht immer sehr freundlich gegenüber und auch im Parlament herrschen nicht immer uns freundliche Tendenzen vor. Es liegt daher in unserem Interesse und kann auch der Regierung nur angenehm sein, wenn sie an dem Votum des Industrierates einen Halt hat. Österreich ist ein Industriestaat und von diesem Standpunkt wird es notwendig sein, daß das Plenum das Referat der II. Abteilung in Beratung zieht und einen Beschluß faßt.

Mitglied **Regenhart**: Der Herr Sektionschef hatte die Liebenswürdigkeit, zu bemerken, daß er gerne bereit sei, jene Punkte aufzuzählen, in welchen die Wünsche des Industrierates Berücksichtigung gefunden haben. Wenn wir diese Punkte kennen, können wir leichter einen Beschluß fassen, wie wir weiter vorgehen sollen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter **Kitschelt**: Ich habe den Eindruck bekommen, daß die Herren wünschen, ich soll einfach über den vorliegenden Bericht der Abteilung berichten. Dazu bin ich gerne bereit, nur können Sie nicht verlangen, daß ich heute schon zur neuen Gewerbenovelle Stellung nehme. *(Rufe: Das war auch nicht gemeint!)* Zu referieren bin ich gerne bereit.

Vorsitzender: Dann ziehen Sie Ihren Dringlichkeitsantrag zurück.

Mitglied Reichsratsabgeordneter **Kitschelt**: Jawohl.

Vorsitzender: Ich glaube auch, daß es das einfachste ist, auf Grund unserer Arbeit zu referieren. Es wird sich im Plenum schon Gelegenheit geben, in einer Resolution die Stellungnahme des Industrierates zu präzisieren. Wenn also der Herr Referent den Dringlichkeitsantrag zurückzieht und die Güte haben wird, zu referieren, dann bleibt es bei der Tagesordnung und die Sache ist erledigt und der Herr Sektionschef wird die Güte haben, im Plenum darauf zurückzukommen.

Ministerialrat Dr. **Brosche**: Ich habe nur das eine Bedenken: Im Plenum wird außerordentlich viel zu erledigen sein. Wenn wir nun in die Detailberatung der Gewerbeordnung eingehen, so wird — wir haben nur zwei Tage zur Verfügung — vielleicht die ganze übrige wichtige Tagesordnung ins Wasser fallen.

Digitized by Google

Mitglied **Regenhart**: Wenn der Herr Hofrat die Güte hätte, uns einige Referate über diesen Gegenstand kommen zu lassen und der Herr Sektionschef v. Hasenöhrl die Liebenswürdigkeit hat, uns die Punkte, in welchen das Handelsministerium unseren Wünschen entgegengekommen ist, zu nennen, so sind wir in der Lage, im Plenum über alle diese Punkte hinwegzugehen und können uns rasch ein Bild über das Ganze machen. Ich glaube, daß die Verhandlung im Plenum dadurch entschieden wesentlich abgekürzt würde.

Vorsitzender: Auch ich bin der Meinung, daß wir doch den Herrn Sektionschef ersuchen sollen, uns in dieser Weise die Abänderungen kurz zu skizzieren und uns mitzuteilen, inwieweit unseren Forderungen Rechnung getragen wurde.

Ministerialrat Dr. **Brosche**: Es wird sich nun darum handeln, die Debatte über die Gewerbeordnung, und zwar so kurz als möglich durchzuführen. Man muß hiebei drei Arten von Paragraphen unterscheiden: Solche, denen das Handelsministerium im neuen Entwurfe bereits Rechnung getragen hat, dann eine zweite ziemlich lange Reihe von Paragraphen, die, so interessant sie an und für sich sind, den Industrierat eigentlich wenig interessieren — ich verweise zum Beispiel auf das Genossenschaftswesen — und schließlich jene Bestimmungen, die einer Diskussion unterzogen werden sollen. Wenn wir nun diese Punkte herausgreifen, dann wird die Debatte entsprechend abgekürzt werden. Im übrigen dürfte ja das Referat der II. Abteilung en bloc angenommen werden.

Mitglied **Regenhart** *(der unterdessen den Vorsitz übernommen hat)*: Ich möchte ergänzend bemerken, daß wir keine weitere Debatte abführen, sondern lediglich jene Punkte, in denen den Wünschen des Industrierates entgegengekommen wurde, ad referendum nehmen, wodurch dann die Arbeit des Referenten im Plenum wesentlich erleichtert würde. *(Zustimmung.)*

Sektionschef Dr. **Hasenöhrl**: Die Novelle, welche im Abgeordnetenhause eingebracht wurde, hat, wie bereits erwähnt, eine Reihe der Anträge der zweiten Abteilung des Industrierates berücksichtigt, die ich mir erlauben werde, jetzt kurz vorzubringen.

Im § 12, Alinea 3, wo es sich um die Anmeldung zweier oder mehrerer Gewerbe handelt, wünscht die Abteilung die Belassung der geltenden Fassung. Wir machen nun einen Vermittlungsvorschlag, indem wir sagen: „Zwei oder mehrere Gewerbe dürfen in eine Anmeldung nicht zusammengefaßt werden. Eine Ausnahme gilt nur in Ansehung der in dem Verzeichnisse der handwerksmäßigen Gewerbe unter einem Punkte in eine Gruppe vereinten Gewerbe, deren Ausübung nach den örtlichen Bedürfnissen und Gewohnheiten in der Regel gemeinsam erfolgt und zu deren Antritt der einheitliche Befähigungsnachweis genügt."

Ein weiterer Punkt ist § 14 a, wo es sich um die Anmeldung eines handwerksmäßigen Gewerbes durch eine offene Handelsgesellschaft handelt. Bekanntlich ging der Vorschlag des Referentenentwurfes dahin, daß, wenn eine offene Handelsgesellschaft ein handwerksmäßiges Gewerbe anmeldet, mindestens ein Gesellschafter, welcher die Gesellschaft zu vertreten befugt ist, den Befähigungsnachweis zu erbringen hat, und daß immer ein solcher befähigter Gesellschafter vorhanden sein muß. Nun hat die zweite Abteilung des Industrierates gefunden, daß dann Schwierigkeiten entstehen könnten, wenn ein solcher „Befähigter" in der Gesellschaft wohl vorhanden war, aber ausgetreten ist; die Beschaffung eines neuen Gesellschafters könne nicht so schnell erfolgen. Es wurde daher beantragt, eine Frist von sechs Monaten für den Eintritt eines solchen befähigten Gesellschafters zu setzen. Die Regierung ist auf diesen Antrag eingegangen. Wir haben außerdem auch eine Erleichterung in Bezug auf die Personen, die in Betracht kommen, geschaffen.

Ad § 20, Alinea 1 (Übertragung der Gast- und Schankgewerbe). Im Referentenentwurfe hieß es, es sei hiebei „auf das Bedürfnis der Bevölkerung, insoweit es sich für die nähere Umgebung der neuen Betriebsstätte herausstellt, Rücksicht zu nehmen".

Die zweite Abteilung hat gefunden, daß es heißen sollte, das Bedürfnis der Bevölkerung sei im allgemeinen zu berücksichtigen. Auch in diesem Punkte hat die Regierung den Antrag der zweiten Abteilung des Industrierates akzeptiert.

§ 21 f (Dienst- und Stellenvermittlung) erhielt eine dem Beschlusse der zweiten Abteilung wesentlich näher kommende, ja sogar noch weitergehende Fassung.

§ 37 enthält die wichtigste Konzession. Er hat bis jetzt gelautet: „Jeder Gewerbetreibende hat das Recht, alle zur vollkommenen Herstellung seiner Erzeugnisse nötigen Arbeiten zu vereinigen und die hiezu erforderlichen Hilfsarbeiter auch anderer Gewerbe zu halten. Unter Hilfsarbeiter sind hier, sofern es sich um handwerksmäßige Gewerbe handelt, die Lehrlinge anderer Gewerbe nicht verstanden."

Die zweite Abteilung des Industrierates hat beschlossen, daß ein zweites Alinea bezüglich des Rechtes der Instandhaltung der Werksvorrichtungen, dann Herstellung der dem marktmäßigen Vertriebe der Erzeugnisse dienenden Hilfsmittel angefügt werde. Die Regierung hat diesen Antrag, man kann sagen, vollständig akzeptiert. Das Alinea lautet in der Regierungsvorlage:

„In gleicher Weise steht den Gewerbetreibenden auch das Recht zu, die Instandhaltung ihrer Werksvorrichtungen, Maschinen, Werkzeuge und sonstigen Behelfe des Betriebes, sowie die Herstellung der dem

Digitized by Google

marktmäßigen Vertriebe ihrer Erzeugnisse dienenden handelsüblichen Hilfsmittel (Verpackungen, Umhüllungen u. dgl.) vorzunehmen."

Mitglied Reichsratsabgeordneter **Kitschelt**: Der erste Teil, bezüglich der Lehrlinge, ist nicht akzeptiert worden!

Sektionschef Dr. **Hasenöhrl**: Allerdings, aber die Herren werden zugeben, daß das neue Alinea ein großes Zugeständnis ist. Wir werden es gegen die voraussichtlichen Anfechtungen zu vertreten haben.

Bei § 42 (Rauchfangkehrer) wurde die Anregung der Abteilung akzeptiert.

Bei § 104, Absatz 2 (Abgangszeugnis der Fortbildungsschulen), wurde dem Beschlusse der zweiten Abteilung Rechnung getragen.

Im § 104 d wurde die Stempel- und Kostenfreiheit des Zeugnisses über die Lehrlingsprüfung — entsprechend dem Beschlusse der zweiten Abteilung — akzeptiert.

Im § 110 (Abänderung der Statuten von Genossenschaften) ist eine dem Wesen des Beschlusses der zweiten Abteilung entsprechende Änderung getroffen worden.

§ 116 a (Rekursrecht der Genossenschaften). Hier wurde einer der taxativ aufgezählten Fälle des Rekursrechtes der Genossenschaften ausgeschieden, nämlich bezüglich der Frage, ob ein gewerbliches Unternehmen als ein fabriksmäßiger Betrieb oder als Handelsgewerbe im engeren Sinne anzusehen ist. In diesem Punkte wurde, dem Antrage der zweiten Abteilung entsprechend, den Genossenschaften kein Rekursrecht zugestanden.

§ 119 d hat eine den Beschlüssen der zweiten Abteilung näher kommende Fassung erhalten.

Von § 130 b (Vermögensbestände der Genossenschaften) gilt dasselbe.

Bei § 130 i wurde die beschlossene Änderung akzeptiert.

Bei § 130 m wurde ein dem Beschlusse der zweiten Abteilung im Wesen Rechnung tragender Zusatz bezüglich der Anfechtbarkeit der Auflösungsentscheidung aufgenommen.

In § 131 wurde die beantragte Weglassung der Erwähnung der Verordnungen akzeptiert.

Das sind diejenigen Punkte, in welchen die Regierung in der Vorlage den Beschlüssen der zweiten Abteilung des Industrierates entgegengekommen ist.

Vorsitzender **Regenhart**: Ich glaube, wir haben diese Mitteilungen bloß zur Kenntnis zu nehmen und uns daraus eine Vorstellung zu bilden, inwieweit das Ministerium unseren Wünschen entgegengekommen ist.

Mitglied Dr. **Frieß**: Ich erlaube mir die Anfrage, wie es mit § 14, Absatz 2, lit. b steht. Wurde dieser Punkt nicht angenommen?

Es ist eine unserer wichtigsten Forderungen gewesen, daß eine mehrjährige Verwendung als Gehilfe im betreffenden Gewerbe oder eine diesem Gewerbe analoge Verwendung im Fabriksbetriebe als Befähigungsnachweis zu erbringen sei.

Sektionschef Dr. **Hasenöhrl**: Der Befähigungsnachweis wurde im Jahre 1883 bekanntlich für das handwerksmäßige Kleingewerbe eingeführt, während die Großindustrie davon freigehalten wurde.

Es ist damals auch gutgeheißen worden, daß die Verwendung als Fabriksarbeiter beim Befähigungsnachweise angerechnet werde, und ich glaube, in dieser Beziehung haben sich keine Schwierigkeiten ergeben. Deswegen glaubte die Regierung, es solle bei dem bisherigen Wortlaute des Gesetzes bleiben. Das dürfte besser sein, als hier eine Änderung vorzunehmen, welche nur zur Folge haben könnte, daß hier ein gegensätzlicher Standpunkt zu Tage tritt, welcher eine Verschlechterung der Situation herbeiführen würde. In dieser Beziehung wäre es also vorzuziehen, bei dem Bestehenden zu bleiben, um so mehr als dem Bedürfnisse der Industrie auf diesem Gebiete Rechnung getragen wurde. Wenn wir uns darauf stützen können, daß dies der gegenwärtige Wortlaut ist, so haben wir im Gewerbeausschusse des Abgeordnetenhauses eine bessere Position. Aus diesem Grunde wurde die Änderung nicht akzeptiert.

Mitglied Dr. **Frieß**: Ich nehme dies dankend zur Kenntnis.

Bei § 37 fehlt mir in der Fassung des ersten Absatzes ein Wort. Wenn ich mich an die damalige Debatte erinnere, so wurde speziell vom Herrn Sektionschef Grafen Auersperg erwähnt, daß ja eigentlich derjenige Gewerbetreibende oder Industrielle, welcher ein handwerksmäßiges Gewerbe betreibt und zum Beispiel nicht das Fuhrwerksgewerbe angemeldet hat, eine Übertretung begeht, wenn er seine Waren weiterbefördert. Wir haben es damals für zweckmäßig erklärt, hinter den Worten „zur vollkommenen Herstellung" noch die Worte „und zum Vertriebe einzuschalten".

Ministerialrat Dr. **Brosche**: Es steht ja dort im zweiten Absatze! *(Widerspruch.)*

Sektionschef Dr. **Hasenöhrl**: Es ist kein Antrag formuliert worden; übrigens versteht sich dies ja von selbst.

Ministerialrat Dr. **Brosche**: Es ist noch nie jemand beanständet worden.

Digitized by Google

Sektionschef Dr. **Hasenöhrl**: Das liegt in der Vertriebs- und Verkaufsbefugnis.

Mitglied Dr. **Frieß**: Ich wollte nur an diesen Punkt erinnern.

Mitglied Reichsratsabgeordneter **Kitschelt**: Das ist noch nicht vorgekommen!

Mitglied Dr. **Frieß**: Aus der Tatsache, daß ein solcher Fall nie vorgekommen ist, ziehe ich nicht den Schluß, daß er nie vorkommen wird. Ich erinnere mich ganz gut an die Zeit, wo niemand etwas darüber gesagt hat, wenn jemand in seiner Fabrik Schlosser- oder Binderarbeiten ausführen ließ und später sind solche Fälle doch vorgekommen. Wenn man ein neues Gesetz macht und durch ein einziges Wort Klarheit schaffen kann, so soll man es nicht unterlassen. Hier wird Industrie und Gewerbe Hand in Hand gehen; wohl aber könnte das Fuhrwerksgewerbe einmal sowohl der Industrie als auch den Gewerbetreibenden den Possen spielen und sagen: Ihr dürft euere Sachen nicht selbst verführen, wenn ihr das Fuhrwerkgewerbe nicht anmeldet.

Ministerialrat Dr. **Brosche**: Wenn nach dem Gesetze die Herstellung der Hilfsmittel — und dazu dient doch der Transport — gestattet ist, so ist es doch selbstverständlich, daß man sie auch benützen kann. Ich werde sie doch nicht herstellen und sie nicht benützen!

Mitglied kaiserlicher Rat Eduard **Glaser**: So selbstverständlich das ist, so ist es doch nicht so. Ein Analogon: Uns wurde im Sonntagsruhegesetze gestattet das Halten der Federn und des Tintenfasses und das Eintauchen in das Tintenfaß, jedoch nicht das Schreiben. Ich habe da ein Beispiel gewählt, das drastisch sein soll, aber ein solcher Vorgang war zufällig ins Gesetz hineingekommen und wir haben es nur der Güte des Herrn Sektionschefs zu danken, daß im kurzen Wege eine Änderung stattfand. Im Preßhefebetriebe war nämlich gestattet das Abschöpfen der Bottiche und das Pressen der Hefe, nicht aber das Versenden. Wenn eine Hefe abgepreßt ist und nicht weggeschickt werden kann, so ist sie verdorben. So selbstverständlich sind diese Dinge nicht.

Vorsitzender: Ich möchte mir die Bemerkung erlauben, daß der erste Absatz des § 37 nicht berücksichtigt worden ist, daß also eine Einschaltung, die Herr Dr. Frieß wünscht, hier gegenstandslos erscheint; das würde im Plenum zur Verhandlung kommen.

Mitglied Reichsratsabgeordneter **Kitschelt**: Einen solchen Antrag kann ja der Herr Dr. Frieß stellen.

Vorsitzender: Wünscht noch jemand das Wort? *(Nach einer Pause:)* Es ist nicht der Fall. Ich erkläre somit die Verhandlungen für geschlossen.

9.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der X. Plenarsitzung vom 13. Februar 1905.

a) Aus der Eröffnungsrede Seiner Exzellenz des Handelsministers Freiherrn v. **Call**:

Den Wünschen des Gewerbestandes nach einer Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung wurde durch die Verfassung einer Gewerbenovelle Rechnung getragen, deren Entwurf dem Industrierate bereits im Jahre 1901 zur Begutachtung zugewiesen wurde. Die definitive Erstattung des Gutachtens hat sich so lange verzögert, daß mit der Einbringung der Vorlage im Reichsrate nicht mehr zugewartet werden konnte; indes lag dem Handelsministerium ein eingehendes und gründlich durchberatenes Referat der II. Abteilung vor, von dem wohl angenommen werden konnte, daß es auch die Zustimmung des geehrten Plenums finden wird. Es wurde daher dieses heute zur Verhandlung stehende Referat zur endgültigen Redigierung des ursprünglichen Entwurfes herangezogen und fanden die in demselben ausgesprochenen Wünsche soweit irgend tunlich Berücksichtigung.

Allerdings liegt es in der Natur eines Gesetzes von der Art der Gewerbeordnung, von welchem drei verschiedene Interessengruppen mit teilweise entgegengesetzten Standpunkten betroffen werden, daß bei einer Abänderung desselben nicht nur die speziellen Interessen einer oder der anderen Gruppe ausschließlich berücksichtigt werden können, daß vielmehr nur gleichsam im Wege eines Kompromisses vorgegangen werden

Digitized by Google

kann. Wenn daher auch nicht alle von der II. Abteilung gestellten Abänderungsanträge in dem Entwurf Aufnahme finden konnten, so bietet derselbe doch gewiß auch den Großbetrieben mannigfache Vorteile. Ich verweise hier nur beispielsweise auf den § 37 des Entwurfes, welcher über Anregung des Industrierates in der von ihm gewünschten Fassung in die Vorlage aufgenommen wurde.

b) Aus der Verhandlungsdebatte:

Vorsitzender Seine Exzellenz der Handelsminister Guido Freiherr **Call zu Rosenburg und Kulmbach:**

Punkt 6 der Tagesordnung ist der Bericht der II. Abteilung, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung. Ich ersuche Herrn Abgeordneten Kitschelt, den Bericht zu erstatten.

Referent Reichsratsabgeordneter **Kitschelt:** Ich habe die Ehre, über den Entwurf, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung, zu berichten. Wie die Herren aus der Eröffnungsrede Seiner Exzellenz des Herrn Handelsministers wissen, hat dieser Bericht an Aktualität dadurch verloren, daß der Ministerpräsident vor kurzem einen neuen Entwurf der gleichen Materie im Abgeordnetenhause eingebracht hat.

Ich muß gleich bemerken, daß sich dieser Entwurf nicht vollständig deckt mit demjenigen Entwurfe, der hier in Beratung stand. Er enthält allerdings viele Bestimmungen, welche als eine Berücksichtigung der Anträge, die hier gestellt werden, anzusehen sind. Er enthält überdies aber auch verschiedene neue Bestimmungen, auf welche selbstverständlich im gegenwärtigen Referate nicht eingegangen werden kann, weil ich nicht weiß, welche Stellung die Abteilung zu diesen neuen Bestimmungen nehmen wird. Ich zweifle nicht, daß die Abteilung Gelegenheit finden wird, die neuen Bestimmungen des vorliegenden Entwurfes einer Beratung zu unterziehen und an das Plenum des Industrierates mit einem Gutachten dieser Abteilung heranzutreten. Ich werde mich daher bei meinem Berichte darauf beschränken, die Anträge der II. Abteilung zu vergleichen mit dem jetzt neu vorgelegten Entwurfe und darauf hinzuweisen, ob und inwieweit diese Anträge Berücksichtigung gefunden haben; ich glaube, daß dadurch die Debatte in das richtige Fahrwasser geleitet werden dürfte. Von einer Generaldebatte wird wohl in diesem Falle vollständig Umgang genommen werden können, weil dies auch schon bei der letztmaligen Beratung im Plenum nicht gewünscht wurde.

Wenn ein Widerspruch nicht erhoben wird, würde ich mir erlauben, gleich in die Besprechung der einzelnen Anträge der Abteilung einzugehen. Es würde jedem Mitglied Gelegenheit gegeben sein, zu diesen Anträgen, aber auch zu andern Bestimmungen des Entwurfes, zu welchen Abänderungsanträge nicht gestellt werden, das Wort zu ergreifen.

Wenn die geehrten Herren mit diesem Vorgange einverstanden sind und kein Widerspruch erhoben wird *(Zustimmung)*, so beginne ich mit dem ersten Antrage, der hier, und zwar zu § 12, Absatz 3, gestellt wird, welcher in dem früheren Entwurfe lautete *(liest)*: „Zwei oder mehrere Gewerbe dürfen in eine Anmeldung nicht zusammengefaßt werden."

In dem neuen Entwurfe ist dieser Bestimmung zwar nicht nach dem Antrage der Abteilung, daß es bei der gegenwärtigen Fassung des Gesetzes verbleiben solle, Rechnung getragen worden, sondern der Entwurf hat einen Zusatz zu der früheren Bestimmung aufgenommen, welcher jedoch, wie ich glaube, den gestellten Wünschen Rechnung tragen dürfte. Es heißt hier *(liest)*:

„Zwei oder mehrere Gewerbe dürfen in eine Anmeldung nicht zusammengefaßt werden. Eine Ausnahme gilt nur in Ansehung der in dem Verzeichnisse der handwerksmäßigen Gewerbe unter einem Punkte in eine Gruppe vereinten Gewerbe, deren Ausübung nach den örtlichen Bedürfnissen und Gewohnheiten in der Regel gemeinsam erfolgt und zu deren Antritte der einheitliche Befähigungsnachweis genügt."

Ich glaube, dieser Zusatz ist wohl teilweise eine Berücksichtigung des Antrages, welcher von der Abteilung gestellt wird und dürfte in der Tat auch vollständig befriedigen.

Die Industrie hat allerdings kein großes Interesse an dieser Bestimmung, weil größere Betriebe keinen Gewerbeschein erlangen können, in dem zwei Gewerbe zusammengefaßt sind. Diese Abänderung im neuen Entwurfe dürfte aber wenigstens mit Rücksicht darauf befriedigen, als das Ermessen der Gewerbebehörde durch die neue Fassung vollständig eliminiert wird.

Wenn von niemanden das Wort ergriffen wird, so gehe ich zum zweiten Antrag über, welcher zum § 14, Absatz 2, gestellt wird, nämlich betreffs des Befähigungsnachweises. Da möchte ich bemerken, daß hier dem Antrage der Abteilung nicht stattgegeben wird, indem in dem neuen Entwurfe — und das ist von Bedeutung — der Antrag Alinea b, in welchem die Abteilung wünscht, daß ein Gehilfe für die Verwendung in einem Neben- oder Hilfsbetriebe einer Fabrik ein Zeugnis erlangen können soll, welches als ein gültiger Bestandteil des Befähigungsnachweises gelten soll, so daß er berechtigt

Digitized by Google

wäre, ein Gewerbe anzutreten, nicht berücksichtigt wurde.

Ich glaube, dies wohl bedauern zu müssen, weil es wirklich sehr hart ist, daß ein Gehilfe, der vielleicht schon als jugendlicher Hilfsarbeiter in eine Werkstätte eingetreten ist, niemals die Aussicht hat, den Befähigungsnachweis zu erlangen, der ihn zum Antritte eines Gewerbes berechtigt. Das ist sachlich auch kaum begründet. Denn in solchen Hilfswerkstätten ist die Ausbildung oft eine weitaus bessere wie in einem kleinen Handwerksbetriebe und selbst auch in einem dem Gewerbe analogen Fabriksbetriebe, bei welchem aber eine Verwendung nach unserem gegenwärtigen Gesetze zum Antritte eines Gewerbes berechtigt. Denn in solchen Fabriksbetrieben haben wir eine derartige Arbeitsteilung, daß die Ausbildung in einer Hilfs- oder Reparaturwerkstätte wirklich mindestens eine ebenso gute sein kann. Es wäre daher gerechtfertigt, wenn auch ein solches Arbeitszeugnis für den Befähigungsnachweis als gültig anerkannt würde.

Ich übergehe zu § 14, Absatz 7, das sind die wenigen Bestimmungen, welche eine Erleichterung des Befähigungsnachweises bilden. Da wird bestimmt *(liest)*:

„Sofern dem Heere, der Kriegsmarine oder der Landwehr angehörige Personen während ihrer Präsenzdienstleistung ausschließlich zu bestimmten, im Heere und in der Landwehr vorkommenden gewerblichen Verrichtungen, welche den Gegenstand von handwerksmäßigen Gewerben ausmachen, verwendet werden, ist diese Zeit der Verwendung als Gehilfe in dem betreffenden handwerksmäßigen Gewerbe gleichzuhalten. Der gleiche Anspruch kommt Landsturmpersonen unter denselben Voraussetzungen rücksichtlich ihrer aktiven Dienstleistung zu. Die Vorschriften bezüglich der Ausstellung der den Arbeitszeugnissen gleichzuhaltenden Zertifikate über diese Verwendung werden im Verordnungswege erlassen."

Die II. Abteilung war der Meinung, daß diese Anerkennung eine gewisse Berechtigung hat, daß aber doch eine Ausnahme gemacht werden müsse, und zwar dann, wenn Personen, welche das Gewerbe nicht erlernt haben, während ihrer Dienstzeit doch in solchen Gewerbezweigen verwendet werden. Denn eine solche Verwendung kann man doch nicht einer gewerblichen Verwendung desjenigen gleichhalten, welcher das Gewerbe ordnungsmäßig erlernt hat; aus diesem Grunde wurde beantragt *(liest)*:

„Solche Zertifikate werden jedoch bei Ansuchen um Dispens von der Beibringung des Lehrzeugnisses nicht in Berücksichtigung gezogen."

Der neue Entwurf hat diesem Antrage zwar nicht in dem beantragten Sinne stattgegeben, aber demselben doch durch eine andere Bestimmung Rechnung getragen, indem diese Begünstigung nur auf jene Militärpersonen beschränkt wird, welche ihre Lehrzeit ordnungsmäßig beendet haben. Dadurch erscheint, glaube ich, dieser Antrag vollständig befriedigend erledigt.

Zu § 14, Absatz 11 hätte ich nichts zu bemerken, weil dieser Antrag nur die Konsequenz des Antrages zu § 14, Absatz 2 ist, welcher aber bekanntlich von der Regierung nicht berücksichtigt wurde.

Ich gehe zu § 14, Absatz 14 über. Von der Abteilung wurde beantragt, daß die gemeiniglich von Frauen betriebenen handwerksmäßigen Gewerbe in das Gesetz aufgenommen werden mögen. Diesem Antrage ist nicht stattgegeben worden, wahrscheinlich in Rücksicht darauf, weil die Bezeichnung der handwerksmäßigen Gewerbe überhaupt auf den Verordnungsweg gewiesen wird; eine Verbesserung gegenüber dem jetzigen Zustande liegt jedoch in den Bestimmungen des Entwurfes, daß die Bezeichnung derjenigen Gewerbe, welche gemeiniglich von Frauen betrieben werden und für welche ein erleichterter Befähigungsnachweis statuiert wird, jetzt auch auf den Verordnungsweg verwiesen wird; nach dem gegenwärtigen Gesetze ist dies lediglich dem Ermessen der Gewerbebehörde überlassen und daher noch weniger befriedigend. Ich glaube, man kann auch mit dieser Abänderung einverstanden sein.

Ich gehe zu § 14, Absatz 15 über. Im früheren Entwurfe ist die Bestimmung enthalten gewesen, daß bei Anmeldung des Kleidermachergewerbes durch Frauen in jedem Falle der Nachweis der ordnungsmäßigen Beendigung des Lehrverhältnisses zu erbringen sei. Dies wurde zu streichen beantragt. Hierauf ist der neue Entwurf nicht eingegangen, hat aber eine Milderung dieser sehr harten Bestimmung dadurch herbeigeführt, indem statt der Worte „in jedem Falle" die Worte „in der Regel" gesetzt wurden. Dies ist eine Milderung. Im neuen Entwurfe wurde aber noch ein Schlußabsatz angefügt, welcher auch den Intentionen der Abteilung entspricht; dieser Absatz lautet *(liest)*:

„In besonders rücksichtswürdigen Fällen kann die politische Landesbehörde nach Anhörung der betreffenden Genossenschaft mittellosen Bewerberinnen behufs Sicherstellung des Lebensunterhaltes die Nachsicht dieser Nachweise (des Nachweises der ordnungsmäßigen Beendigung des Lehrverhältnisses beziehungsweise des Schulzeugnisses) gewähren."

Ich glaube, daß auch diese Bestimmung den Intentionen der Abteilung ziemlich Rechnung trägt.

Ich gehe zu § 14a über, das ist jene Bestimmung des früheren Entwurfes, welche statuiert, daß bei einer offenen Handelsgesellschaft, welche ein handwerksmäßiges Gewerbe anmeldet, mindestens ein Gesellschafter den Befähigungsnachweis zu erbringen hat und daß dieser auch das Vertretungsrecht haben muß. Dagegen hat sich die Abteilung aus sachlichen Gründen

Digitized by Google

ausgesprochen und der neue Entwurf hat sich diesem Antrage insofern angeschlossen, als er nicht mehr fordert, daß der betreffende Gesellschafter neben dem Befähigungsnachweis auch das Vertretungsrecht der Gesellschaft haben muß, sondern nur fordert, daß er nach dem Gesellschaftsvertrage zum Betriebe der Geschäfte der Gesellschaft berechtigt sein muß. Ich glaube, die Fassung wäre besser, wenn es hieße, mitberechtigt, weil man sonst der Meinung sein könnte, daß er allein berechtigt sein müsse. In dieser Richtung glaube ich, daß, wenn schon der Befähigungsnachweis eines Gesellschafters gefordert werden muß, man einverstanden sein kann, daß er auch zum Betriebe der Geschäfte mitberechtigt ist. Dann ist auch dem Wunsche Rechnung getragen, daß, wenn irgend ein Gesellschafter aus der Gesellschaft ausscheidet, seitens der Behörde eine Frist von sechs Monaten erteilt werden kann, um einen neuen Gesellschafter, der den erforderlichen Befähigungsnachweis besitzt, zu finden. In dieser Beziehung ist also den geäußerten Wünschen vollständig entsprochen worden.

Ich gehe zu § 20, Absatz 1 über; dieser betrifft die Übertragung der Gast- und Schankgewerbe in ein anderes Lokal. Ich kann nur bemerken, daß der gestellte Antrag gänzlich berücksichtigt worden ist.

Ebenso ist im § 20a, für welchen eine Einschaltung beantragt wurde, diesem Antrage in dem neuen Entwurfe Rechnung getragen worden.

Ich gehe zu § 21 f, betreffend die Dienst- und Stellenvermittlung, über. Seitens der Abteilung wurde beantragt, daß, wenn schon verlangt wird, daß diejenigen, welche bisher schon eine Konzession zum Betriebe der Dienst- und Stellenvermittlung hatten, eine neue Konzession lösen müssen, dieselben doch wenigstens erinnert werden, daß sie rechtzeitig um die Erneuerung der Konzession einschreiten. Ferner wurde beantragt, daß man von dem Nachweise über die allgemeine Bildung und von der Bedachtnahme auf die Lokalverhältnisse für diese Konzessionserneuerung absehen müsse. Diesem Antrage ist in dem neuen Entwurfe dadurch Rechnung getragen, daß der Fortbetrieb der Dienst- und Stellenvermittlung den betreffenden Personen nach dem neuen Gesetze gestattet ist, auch ohne daß sie um eine neue Konzession einschreiten; solche Personen unterliegen in Ansehung der weiteren Ausübung der Konzession den Vorschriften, welche nach dem neuen Gesetze gegeben werden. Damit ist, glaube ich, der Antrag der Abteilung auch vollständig berücksichtigt.

Mitglied **Zeller:** Ich möchte zu § 21 c eine Änderung beantragen. Dieser Paragraph soll nämlich den gleichzeitigen Betrieb des Dienst- und Stellenvermittlungsgewerbes mit anderen Gewerben erschweren. Nun ist es am Lande sehr schwer möglich, das Stellenvermittlungsgewerbe allein zu führen und da auch nur die Zusammenstellung mit dem Gast- und Schankgewerbe eigentlich irgend eine Gefahr hervorruft, würde ich vorschlagen, daß es im § 21 c in der zweiten Zeile anstatt „mit einem anderen Gewerbe" zu lauten habe: „mit einem Gast- und Schankgewerbe", damit somit nur der gemeinsame Betrieb mit letzterem erschwert werde, nicht aber der gleichzeitige Betrieb irgend eines anderen Gewerbes.

In demselben Paragraph, vierte Zeile, heißt es „gegen besondere Genehmigung der politischen Landesbehörde". Hier würde ich vorschlagen, anstatt „politische Landesbehörde" zu sagen: „Gewerbebehörde erster Instanz". Es dürfte für die Gewerbebehörde erster Instanz viel leichter sein, ein richtiges Urteil zu fällen als für die politische Landesbehörde.

Endlich lautet der letzte Absatz desselben Paragraphen *(liest)*: „Konzessionsinhabern, die nicht auch die Berechtigung zur Beherbergung von Fremden besitzen, ist es nicht gestattet, eine Person weiblichen Geschlechtes, welche nicht ihrem Familienstande, Hausstande oder Dienstpersonal angehört — selbst nur vorübergehend — für eine Nacht in ihrer Wohnung oder den dazu gehörigen Räumlichkeiten zu beherbergen."

Das scheint mir zu weitgehend zu sein; es ist gar kein Grund vorhanden, dem Betreffenden zu verbieten, daß er verwandte oder fremde Frauen beherberge; der Paragraph sucht ja nur auszuschließen, daß Stellensuchende beherbergt werden. Es würden daher die Worte: „eine Person weiblichen Geschlechtes, welche nicht ihrem Familienstande, Hausstande oder Dienstpersonal angehört" zu ersetzen sein durch die Worte „stellensuchende weibliche Personen".

Ich erlaube mir, diese drei Vorschläge zu § 21 zur Annahme zu empfehlen.

Referent: Ich glaube, daß in dem ersten Absatze ja überhaupt nur gesagt wird, daß der gleichzeitige Betrieb des Dienst- und Stellenvermittlungsgewerbes mit einem anderen Gewerbe durch dieselbe Person gegen Genehmigung der politischen Landesbehörde gestattet wird; im allgemeinen ist kein Verbot ausgesprochen. Wenn also die Verhältnisse so liegen, daß die Behörde keinen Anstand findet, so wird die Genehmigung erteilt werden können. Es ist aber hier, wie schon der Herr Vorredner sehr richtig vermutet, die Zusammenfassung mit einem Gast- und Schankgewerbe als etwas nicht Unbedenkliches angesehen worden und daher soll die Zusammenfassung in allen Fällen der Genehmigung der Behörde unterliegen. Ich glaube, das kann man ruhig so belassen, weil im Gesetze doch nicht allen Fällen Rechnung getragen werden kann.

Dann glaube ich auch, daß der zweite Absatz in der neuen Regierungsvorlage vollständig entsprechend ist, da man solchen Konzessionsinhabern das Beherbergen von fremden Personen weiblichen Geschlechtes doch nicht ohneweiters gestatten kann; da muß doch

Digitized by Google

eine polizeiliche Überwachung bestehen und daher glaube ich, daß das Verbot, fremde arbeitsuchende Personen weiblichen Geschlechtes zu beherbergen, für jene, die keine eigene Konzession besitzen, ganz begründet ist.

Ich würde mich also für die Anträge, die von dem Herrn Vorredner gestellt wurden, nicht aussprechen können.

Vorsitzender: Wünscht noch jemand das Wort? *(Niemand meldet sich.)* Ich konstatiere, daß der Herr Referent sich für die Anträge, wie sie hier vorgedruckt stehen, ausspricht.

Ich bitte diejenigen Herren, welche für den Antrag des Herrn Referenten stimmen wollen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Es ist die Majorität; dieselben sind somit genehmigt.

Referent: Ich gehe zu § 36 über und bemerke, daß der neue Entwurf den § 36 vollständig unverändert läßt, daher die Anträge, die hier gestellt werden, vollständig gegenstandslos erscheinen.

Ich gehe zu § 37 über. Dieser ist wohl einer der wichtigsten Anträge, die hier gestellt werden. Ich bemerke gleich, daß der zweite Absatz, den die Abteilung hier vorschlägt, wonach Gewerbetreibenden das Recht zustehen soll, die Instandhaltung ihrer Werkvorrichtungen, Maschinen, Werkzeuge und sonstigen Behelfe des Betriebes sowie die Herstellung der dem marktmäßigen Vertriebe ihrer Erzeugnisse dienenden Hilfsmittel vorzunehmen, in den neuen Entwurf vollständig aufgenommen wurde. Dagegen ist die beantragte Fassung des ersten Absatzes in dem neuen Entwurfe insofern nicht berücksichtigt worden, als hier beantragt wurde, daß die Gewerbetreibenden auch Lehrlinge in ihre Hilfs- und Nebenbetriebe aufnehmen können und daß dies wenigstens in solchen Fällen zulässig sein soll, in denen die Ausbildung derselben durch eine Persönlichkeit erfolgt, welche den gesetzlichen Befähigungsnachweis besitzt. Davon ist aber der neue Entwurf vollständig abgegangen, er beläßt es bei den bisherigen Bestimmungen.

Mitglied Dr. **Frieß:** Meine Herren! Ich erlaube mir zum ersten Absatz des § 37, und zwar zu demjenigen Teile desselben, welcher akzeptiert wurde, das ist der erste Satz, eine kleine Einschaltung zu beantragen. Es heißt da *(liest)*: „Jeder Gewerbetreibende hat das Recht, alle zur vollständigen Herstellung seiner Erzeugnisse nötigen Arbeiten zu vereinigen."

Ich erlaube mir nun vorzuschlagen, daß es heißen möge: „alle zur vollkommenen Herstellung und zum Vertriebe seiner Erzeugnisse". Ich lasse mich zu diesem Antrage bestimmen durch die Erörterung, die in der II. Abteilung über diesen Paragraphen stattgefunden hat, wobei wir von Seite eines Vertreters des Ministeriums des Innern aufmerksam gemacht wurden, daß ja eigentlich nach dem strengen Wortlaut der Gewerbeordnung der Transport der Erzeugnisse, sei es zur Bahn oder zu einem Verkäufer, nicht gestattet sei, wenn man nicht das Transportgewerbe ebenfalls angemeldet hat. Bisher wurde die Sache allerdings derart praktiziert, daß diesbezüglich gar kein Anstand obwaltete; da wir aber doch nicht wissen können, ob nicht später einmal diesbezüglich Anstände erfolgen können, und da es jedenfalls vorteilhafter ist, wenn klipp und klar im Gesetze gesagt wird, daß der Vertrieb der Erzeugnisse ebenfalls gestattet ist, so würde ich beantragen, daß diese kleine Einschaltung von uns vorgeschlagen werde.

Referent: Ich glaube, wenn der verehrte Herr Vorredner nur bezüglich der Haltung von Fuhrwerk diese Einschaltung wünscht, so wäre es doch wohl zweckmäßiger, geradezu auszusprechen: „Das Halten von Fuhrwerk ist gestattet", als hier das Wort „Vertrieb" einzusetzen, von dem man doch nicht weiß, was alles darunter zu subsumieren ist. Ich glaube, Klarheit ist in solchen Dingen doch besser und ich würde glauben, daß, da schon einmal im II. Absatze die Herstellung der dem marktmäßigen Vertriebe dienenden Hilfsmittel gestattet ist, es nicht gut ginge, das noch einmal im ersten Absatze zu sagen. Besser wäre ein Zusatz nach dem zweiten Absatz: „Auch ist die Zustellung und Verfrachtung der zum Geschäftsbetriebe gehörigen Waren mittels eigenen Fuhrwerkes den Gewerbetreibenden gestattet." Es besteht ja ein Gewohnheitsrecht in dieser Richtung, weil das Kleingewerbe, das ebenso braucht wie die großen Betriebe. Ich stelle also den Antrag, diesen Passus nach dem zweiten Absatze anzufügen. *(Dr. Frieß: Ich akkommodiere mich!)*

Vorsitzender: Wir stimmen ab. Ich konstatiere, daß kein Widerspruch erhoben wird, der Antrag ist angenommen.

Referent: Zu § 38, Absatz 3 wurde der Antrag gestellt, daß dem Inhaber eines Handelsgewerbes im engeren Sinne die Herstellung oder Verarbeitung von Gewerbeerzeugnissen sowie die Vornahme von Abänderungen und Reparaturen untersagt ist. Dieser Antrag ist mehr stilistischer Natur und wurde auch im neuen Entwurfe vollständig berücksichtigt.

Ich gehe zu § 38, Absatz 4 über. Zu diesem Paragraphen wurde eine Einschaltung beantragt, wonach ein Händler mit Waren berechtigt sein soll, durch selbständige Gewerbetreibende oder auch im Wege der Hausindustrie die Waren herstellen zu lassen, während in der gegenwärtigen

Digitized by Google

Fassung die Hausindustrie vollständig ausgeschlossen erscheint. Der neue Entwurf — einen Motivenbericht hat dieser Entwurf, wie ich glaube, bisher nicht gehabt, er scheint aber jetzt erschienen zu sein — will dem Rechnung tragen, da es dort statt „selbständige Gewerbetreibende" heißt „selbständige Erzeuger"; darunter wäre meiner Ansicht nach derjenige auch zu verstehen, der im Wege der Hausindustrie derlei Dinge anfertigt. In diesem Sinne wäre dem Antrage der Abteilung im neuen Entwurfe Rechnung getragen. Nicht Rechnung getragen wurde dagegen der zweiten Forderung, welche die Abteilung stellt, daß diese Gewerbetreibenden oder, wie es jetzt heißt, Erzeuger nicht nur vom Kaufmanne die erforderlichen Stoffe und Behelfe erhalten können, sondern daß dieser auch zuschneiden lassen dürfe. Dieser Antrag ist mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Konfektionsindustrie gestellt worden, aber im neuen Entwurfe ist das Wort „Zuschneiden" nicht aufgenommen, daher es dabei bleibt, daß er nur die Stoffe liefern kann.

Ich komme zum 6. Absatz dieses Paragraphen, dessen Entfall beantragt wurde. Der Antrag auf Streichung der Bestimmung des früheren Entwurfes, daß die gewerberechtliche Regelung des Konfektionsgewerbes durch ein besonderes Gesetz erfolgen solle, wurde im neuen Entwurfe berücksichtigt.

Im § 42 ist bezüglich der Rauchfangkehrer und Kanalräumer die Einführung der Kehrbezirke beantragt. Dem Vorschlage, daß dieselben auch außerhalb ihres Bezirkes im Notfalle zur Hilfeleistung herangezogen werden können, ist im neuen Entwurfe Folge gegeben worden.

Im § 99 b, Absatz 4 ist ein Antrag gestellt, betreffend die Verlängerung der Lehrzeit. Die Verlängerung der Lehrzeit ist auch im neuen Entwurfe aufgenommen, aber sie wurde begrenzt. Im jetzigen Entwurfe stand die Bestimmung, daß für Lehrlinge, welche die Lehrlingsprüfung nicht bestanden haben, eine verlängerte Lehrzeit bis zur erfolgreichen Ablegung dieser Prüfung einzutreten habe. Es wäre nun der Fall denkbar, daß so ein Lehrling überhaupt nicht Gehilfe wird. Jetzt ist aber die Bestimmung getroffen, daß die Verlängerung der Lehrzeit aus diesem Titel oder wegen ungenügenden Erfolges in der Fortbildungsschule nicht länger als ein halbes Jahr betragen kann.

Zu § 104, Absatz 2 ist verlangt worden, daß die Resultate des Zeugnisses über den Besuch der Fortbildungsschule in den Lehrbrief aufgenommen werden. Dieser Antrag ist im neuen Entwurfe berücksichtigt.

§ 104 b, Absatz 3 betrifft die Prüfungskommission für Lehrlingsprüfungen. Deren Zusammensetzung ist im neuen Entwurfe in, wie ich glaube, befriedigender Weise vorgeschlagen. Ich glaube, darauf nicht näher eingehen zu sollen.

Ebenso ist der Antrag zu § 104 d, wonach die Prüfungskommission über das Ergebnis der Prüfung kostenlos ein stempelfreies Zeugnis auszustellen habe, welches aber nur im Falle günstigen Erfolges in den Lehrbrief einzutragen wäre, im neuen Entwurfe berücksichtigt.

Ich komme zu dem Abschnitte über die Genossenschaften und glaube, daß die Herren sich mit Rücksicht auf das geringere Interesse, welches die Genossenschaften für die Industrie haben, damit begnügen werden, wenn ich die Bestimmung des § 116 a hervorhebe, weil dieselbe am meisten Anlaß zur Debatte gegeben hat. Dieser Paragraph betrifft das Rekursrecht der Genossenschaften. Vom Referenten wurde ursprünglich beantragt, daß der Punkt 4, der die Entscheidung über den Umstand betrifft, ob eine gewerbliche Unternehmung als fabriksmäßig betrieben oder als Handelsgewerbe im engeren Sinne anzusehen ist, zu entfallen habe. Dieser Antrag ist in der Abteilung dahin erweitert worden, daß das ganze Rekursrecht der Genossenschaften überhaupt zu entfallen habe. Der neue Entwurf hat aber nur den von mir gestellten Antrag aufgenommen und im übrigen das Rekursrecht noch etwas erweitert. Darüber waren die Ansichten selbst in den Kreisen der Regierung divergierend. Das Handelsministerium hat sich dafür ausgesprochen, und zwar mit Rücksicht auf die bisherige Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes; der Vertreter des Ministeriums des Innern hingegen hielt es für zweckmäßig, sich gegen die Verleihung des Rekursrechtes in der Gewerbeordnung auszusprechen, weil es ein grundsätzlicher Unterschied sei, ob das Rekursrecht im Gesetze festgelegt ist oder ob es der Judikatur überlassen bleibt, in der einen oder anderen Richtung zu entscheiden. Es läßt sich nicht sagen, was besser ist, aber ich glaube, daß doch die Anschauung der Regierung, wie sie im neuen Entwurfe zum Ausdrucke kommt, die bessere ist, weil zu erwarten ist, daß, wenn einmal das Rekursrecht im Gesetze auf bestimmte Fälle beschränkt ist, der Verwaltungsgerichtshof doch wahrscheinlich dahin judizieren wird, daß das Rekursrecht für andere Fälle ausgeschlossen erscheint. Ich glaube also, daß mit der jetzigen Ausscheidung des damaligen Punktes 4, wonach auch bezüglich Entscheidungen über den Umstand, ob ein gewerbliches Unternehmen als ein fabriksmäßig betriebenes oder als ein Handelsgewerbe im engeren Sinne anzusehen ist, das Rekursrecht offen stand, doch immerhin etwas getan ist, und ich glaube, daß man sich mit dem Erreichbaren hier befriedigt erklären muß.

Mitglied **Wahla**: Ich möchte nur eine Frage stellen. Wenn ich es richtig aufgefaßt habe, so steht hier, daß alle gewerblichen Unternehmungen, welche nicht fabriksmäßig betrieben werden, den Gewerbe- oder Handelsgenossenschaften anzugehören haben. Ich möchte nun fragen, ob die großen Firmen der Exportbranche, welche ihr Geschäft nicht fabriksmäßig

Digitized by Google

treiben, einer Handelsgenossenschaft beitreten müssen. Ich kann mir nicht denken, daß ihnen damit in irgend einer Weise gedient wäre.

Referent: Bis jetzt mußte jeder Gewerbetreibende einer Genossenschaft beitreten, mit Ausnahme derjenigen, welche ein fabriksmäßiges Unternehmen betreiben. Ein Kaufmann gehört der Handelsgenossenschaft an. Von fabriksmäßigen Betrieben kann da keine Rede sein, jeder Kaufmann gehört der Genossenschaft an, die für das Handelsgewerbe besteht.

Mitglied **Mahla:** Wir gehören heute gar keiner Genossenschaft an.

Referent: Vielleicht besteht dort keine, sonst müßten Sie dieser Genossenschaft angehören.

Mitglied **Mahla:** Die müßte erst geschaffen werden.

Referent: Wenn keine besteht, so ist es eben nicht möglich.

Ich gehe zu § 119a über. Dieser Paragraph sowie die folgenden bis § 130 m betreffen noch die Genossenschaften.

Ich glaube über diese Bestimmungen hinweggehen zu können und komme zu § 131, welcher die Strafen bei Übertretungen der Vorschriften der Gewerbeordnung normiert. Hier ist allerdings der neue Entwurf auf die Anträge der Abteilung nicht eingegangen, was übrigens, ich gestehe es offen, auch nicht zu vermeiden war. Denn es geht nicht gut an, eine Bestimmung zu treffen, daß jede Übertretung der Vorschriften der Gewerbeordnung zunächst nur mit einem Verweise bestraft werden kann. Das würde ja geradezu dazu anreizen, daß jeder einmal die Gewerbeordnung in einer ihm geeignet erscheinenden Weise übertritt, weil ihm das erste Mal nichts geschehen kann. Ich glaube, der Grundsatz, daß die Bestrafung im Verhältnis zur Schwere der Übertretung steht, muß wohl in einem solchen Gesetze festgehalten werden, und ich glaube, daß der Regierung deswegen kein Vorwurf gemacht werden kann, daß sie nicht auf den Antrag der Abteilung eingegangen ist.

Ich möchte bemerken, daß das Kapitel der Strafen im neuen Entwurfe einen sehr ausgedehnten Platz einnimmt, und daß wohl bei dem Nachtragsberichte darauf zurückgekommen werden wird und muß.

Damit habe ich so kurz als möglich über diesen Gegenstand referiert und hoffe, daß sich beim Nachtragsberichte die Gelegenheit ergeben wird, zu der ganzen Frage der Revision der Gewerbeordnung Stellung zu nehmen.

Mitglied **Glaser:** Meine Herren! Es tut mir leid, daß ich in diesen großen Akkord, in den die Sache eigentlich ausklingen soll, eine kleine Dissonanz hineinbringe.

Ich muß offen gestehen, ich bin unangenehm berührt gewesen, als zwei Tage, nachdem wir die Einladung erhalten haben, aus welcher wir ersahen, daß dieser Gegenstand, die Reform der Gewerbeordnung, auf die Tagesordnung unserer heutigen Plenarsitzung gestellt wurde, im Abgeordnetenhause eine neue Gewerbeordnungsvorlage eingebracht wurde, und dieses Erstaunen hat sich natürlich noch verstärkt, als ich dieselbe zur Hand nahm und zu bemerken die Gelegenheit hatte, daß diese neue Regierungsvorlage nicht nur eine ganze Reihe, ich glaube, 19 Paragraphen mehr enthält, als jene, welche uns zur Begutachtung vorgelegt worden war, sondern überdies auch eine ganze Reihe von Paragraphen, die uns vorgelegen waren, Abänderungen erfahren haben.

Ich habe allerdings zu meiner Freude bemerkt, daß von dem Referate, welches die II. Abteilung im Oktober vorigen Jahres zu erstatten Gelegenheit hatte, eine Reihe von Bestimmungen, die wir aufgenommen wissen wollten, in den neuen Gesetzentwurf übernommen worden sind, und ich möchte, wenn ich schon tadeln muß, auch lobend hervorheben, daß das Handelsministerium insbesondere den § 37, der über unsere Initiative abgeändert worden ist, fast im vollen Wortlaute, wie wir ihn gewünscht haben, aufgenommen hat.

Ich glaube, daß wir hiefür dem hohen Handelsministerium sowie auch dem Ministerium des Innern, welches uns wesentlich unterstützt hat, unseren Dank abstatten sollen; allein das kann mich nicht veranlassen, nicht zu sagen, daß es das Votum des Industrierates wesentlich herabzudrücken geeignet ist, wenn von uns ein Votum abgegeben werden soll, welches eigentlich gar keinen Zweck hat. Denn, wenn eine Regierungsvorlage eingebracht wird, bevor wir gehört worden sind, trotzdem wir uns zwei Jahre lang und sehr intensiv mit der Vorlage beschäftigt haben, so scheint mir eine solche nebensächliche Behandlung des Votums des Industrierates ziemlich bedenklich.

Ich muß auch sagen, daß ich überrascht bin, daß seitens des Handelsministeriums nur einem sehr geringen Teile unserer Äußerungen Rechnung getragen wurde. Von Seiner Exzellenz dem Herrn Handelsminister wurde gesagt, es müssen andere Körperschaften gehört werden, und man müsse gewisse Kompromisse schließen. Wir selbst haben aber schon Kompromisse geschaffen. Unser Referent hat sich redlich bemüht, mit dem Aufgebote aller Kraft, in dankenswerter Weise den Intentionen anderer Körperschaften, soweit es möglich war, entgegenzukommen, und wir haben uns nur darauf beschränkt, insbesondere jene die Industrie tangierenden Punkte hervorzuheben und bezüglich dieser unsere Äußerungen abzugeben. Und gerade auf diesem Gebiete, wo sich die Interessen der Industrie und des kleinen Gewerbes gegenüberstehen,

habe ich gefunden, daß fast ausnahmslos unseren Interessen im Gegensatze zu vielen anderen viel weniger oder gar nicht Rechnung getragen wurde. Ich muß sagen, ich sehe da kein großes Entgegenkommen.

Außerdem möchte ich Ihre Aufmerksamkeit auf folgenden Umstand lenken. Der Herr Referent hat uns an der Hand seines Referates gezeigt, welchen Punkten Rechnung getragen wurde und welchen nicht. In seinem Referate sind aber jene Punkte nicht enthalten, welche neu hinzugekommen sind, und da haben mir so manche Paragraphen wesentliche Bedenken eingeflößt. Ich will mich auf die einzelnen Paragraphen nicht einlassen, ich hoffe, daß der Industrierat, wenn ihm die Zeit dazu gelassen wird, noch in die Lage kommen wird, sich mit den neuen Paragraphen zu befassen. Aber wenn ein Paragraph wie der § 24 — verzeihen sie das harte Wort, aber ich möchte ihn einen Willkürparagraphen nennen — uns gar nicht zur Begutachtung zugewiesen war, so erregt das bei mir gewisse Bedenken, welchen ich Ausdruck gegeben haben wollte.

Ich möchte daher, im Gegensatze zu dem Herrn Referenten — vielleicht ist es ihm nicht angenehm — geradezu als Demonstration beantragen, daß der Industrierat das Referat der II. Abteilung, welches hier durch Herrn Kitschelt vorgetragen wurde, vollinhaltlich en bloc annehme und Seine Exzellenz den Herrn Handelsminister ersuche, daß er mit allem Nachdrucke jenen Bestimmungen, die wir aufgenommen haben wollten, auch Rechnung trage.

Referent: Ich kann in gewisser Beziehung zum Schlusse hier nur der Ansicht Ausdruck geben, daß ja dieses Referat gewiß einen Zweck, und zwar insofern gehabt hat, als die Regierung, wie ich bei einzelnen Bestimmungen hervorgehoben habe, einem großen Teile der von der Abteilung gestellten Anträge wirklich stattgegeben hat; dies ist unverkennbar, weil ja die Anträge oft wörtlich aufgenommen worden sind. Daß natürlich nicht alle Anträge aufgenommen werden konnten, war so ziemlich vorauszusehen, weil es allerdings nicht möglich war, in jenen Bestimmungen, in denen die Interessen der Industrie jenen des Kleingewerbes entgegenstehen, beiden Teilen im weitesten Sinne Rechnung zu tragen. Jedenfalls halte auch ich es für unbedingt geboten — schon mit Rücksicht auf die neuen Bestimmungen des jetzt vorliegenden Entwurfes — daß der Nachtragsbericht vorher zur Beratung der Abteilung gebracht werde, denn es ist unbedingt nötig, daß in dieser Angelegenheit der Industrierat sich ausspreche, weil manche Bestimmungen hinzugetreten sind, die einen Einspruch des Industrierates gewiß rechtfertigen würden. In dieser Beziehung kann ich mich daher nur dem geehrten Herrn Vorredner anschließen.

Vorsitzender: Stellen Herr Referent einen Antrag?

Referent: Ich stelle den Antrag, daß das vorliegende Operat, wie der Herr Vorredner beantragt, genehmigt und die II. Abteilung beauftragt werde, über die in diesem Berichte nicht erwähnten Bestimmungen des jüngst vorgelegten neuen Entwurfes der Regierung neuerlich in einem Nachtragsberichte Anträge an das Plenum zu erstatten.

Vorsitzender: Ich erlaube mir, hiezu eine nur kurze Bemerkung zu machen. Anknüpfend an die Ausführungen des Herrn kaiserlichen Rates Glaser, der gesagt hat, es hätte ein nachträgliches Votum des Industrierates gegenüber jenen Vorlagen, welche im Parlament bereits eingebracht sind, keinen Zweck, möchte ich mich auf meine eingangs der heutigen Sitzung abgegebene Erklärung berufen, daß es tatsächlich, und zwar zu meinem Bedauern nicht möglich war, das definitive Votum der Abteilung und des Plenums bezüglich der Reform der Gewerbeordnung abzuwarten.

Immerhin bitte ich die Herren, überzeugt zu sein, daß das Votum, welches in diesem Falle abgegeben werden wird, durchaus nicht als verlorene Mühe anzusehen sein wird; die Regierung wird in demselben eine wertvolle Orientierung für ihre Haltung bei der weiteren parlamentarischen Perfektionierung dieser Gesetzesvorlage erblicken. Ich darf daher wohl die Ansicht aussprechen, daß das Votum des Industrierates, wenn es auch nicht rechtzeitig, das heißt vor Einbringung der Gesetzesvorlage, gehört werden konnte, in einem späteren Stadium — was ich immerhin als einen ausnahmsweisen Vorgang bezeichnen möchte — entsprechend gewürdigt werden wird.

Was die Anträge, die nunmehr zu diesem Punkte der Tagesordnung vorliegen, betrifft, so werde ich die Herren bitten, gemäß dem Antrage des Herrn Referenten, ihre Zustimmung dazu auszusprechen, daß sein Bericht über die vorliegenden Paragraphe der Gewerbeordnung genehmigt werde, und ferner, daß bezüglich der in der Regierungsvorlage neu hinzugekommenen Paragraphe die II. Abteilung mit der Erstattung eines Gutachtens beauftragt werde. Ich glaube, das ist dem Wunsche gemäß, den der Herr Vorredner ausgesprochen hat.

Ich bitte die geehrten Herren, welche diesem Antrage zustimmen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Der Antrag ist angenommen.

Digitized by Google

10.

Beschluß des Industrierates über den dem Industrierate im Jahre 1901 zur Begutachtung zugewiesenen Gesetzentwurf, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung.

Auf Grund des von der II. Abteilung erstatteten Berichtes hat der Industrierat in der am 13. Februar 1905 abgehaltenen X. Plenarsitzung in Bezug auf den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung, beschlossen:

1. Der Industrierat genehmigt den von der II. Abteilung erstatteten und im Drucke verteilten Bericht über die vorliegenden Paragraphen des Entwurfes, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung, und beschließt, daß in Ergänzung des vorliegenden Berichtes zum zweiten Absatze des § 37 noch folgender Zusatz aufgenommen werde:

„Auch ist die Zustellung und Verfrachtung der zum Geschäftsbetriebe gehörigen Waren mittels eigenen Fuhrwerkes den Gewerbetreibenden gestattet."

2. Der Industrierat beauftragt die II. Abteilung mit der Erstattung eines Gutachtens bezüglich der in der Regierungsvorlage neu hinzugekommenen Paragraphen.

Anhang.

Inhalt:

Gesetzentwurf, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung, samt erläuternden Bemerkungen.

Digitized by Google

Regierungsvorlage.

Gesetz

vom . . . . . ,

betreffend die

Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

In Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung vom 20. Dezember 1859, R. G. Bl. Nr. 227, beziehungsweise der Gesetze vom 15. März 1883, R. G. Bl. Nr. 39, vom 8. März 1885, R. G. Bl. Nr. 22, vom 4. Juli 1896, R. G. Bl. Nr. 205, und vom 23. Februar 1897, R. G. Bl. Nr. 63, haben an Stelle der nachfolgend bezeichneten Paragraphen, beziehungsweise als Zusätze und Einschaltungen zu einzelnen Paragraphen der bezogenen Gesetze die nachstehenden Bestimmungen zu treten:

§ 3.

Juristische Personen und Gesellschaften.

Juristische Personen können unter den gleichen Bedingungen wie einzelne Individuen Gewerbe betreiben, müssen aber einen geeigneten Stellvertreter (Geschäftsführer) oder Pächter (§ 55) bestellen.

In Ansehung der zur Protokollierung der Firma verpflichteten Gesellschaften kann die Gewerbebehörde mit der Ausfertigung des Gewerbescheines, beziehungsweise Verleihung der Konzession auch ohne den Nachweis der erfolgten Protokollierung vorgehen, wenn in sonst stichhältiger Weise die erfolgte Gründung der Gesellschaft dargetan wird. Doch ist in allen Fällen

eine angemessene Frist zur nachträglichen Beibringung des Nachweises der erfolgten Protokollierung vorzuschreiben, nach deren fruchtlosem Verlaufe der Gewerbeschein oder das Konzessionsdekret als ungültig einzuziehen ist.

§ 12.

In dieser Meldung ist der Name, das Alter, der Wohnort und die Staatsangehörigkeit des Unternehmers, die gewählte Beschäftigung und der Standort der Ausübung anzugeben und die allenfalls nötige Zustimmung des gesetzlichen Vertreters und des kompetenten Gerichtes (§ 2) darzutun.

In den Fällen, wo das Gewerbe im Sinne der §§ 2 und 3 nur durch einen Stellvertreter oder Pächter ausgeübt werden kann, haben sich obige Angaben auch auf die Person des letzteren zu erstrecken.

Zwei oder mehrere Gewerbe dürfen in eine Anmeldung nicht zusammengefaßt werden. Eine Ausnahme gilt nur in Ansehung der in dem Verzeichnisse der handwerksmäßigen Gewerbe unter einem Punkte in eine Gruppe vereinten Gewerbe, deren Ausübung nach den örtlichen Bedürfnissen und Gewohnheiten in der Regel gemeinsam erfolgt und zu deren Antritte der einheitliche Befähigungsnachweis genügt.

b) Bei handwerksmäßigen Gewerben.

§ 14.

Zum Antritte von handwerksmäßigen Gewerben ist unter Beobachtung der Vorschriften der §§ 11, 12 und 13 überdies der Nachweis der Befähigung erforderlich.

Derselbe hat einerseits den Nachweis der ordnungsmäßigen Beendigung des Lehrverhältnisses durch Beibringung des von der Genossenschaftsvorstehung ausgestellten Lehrbriefes oder wenn der Lehrherr einer Genossenschaft nicht angehört, des von der Gemeindebehörde bestätigten Lehrzeugnisses, beziehungsweise der Lehrzeugnisse (§ 104), anderseits den Nachweis einer mehrjährigen Verwendung als Gehilfe in dem betreffenden Gewerbe oder in einem diesem Gewerbe analogen Fabriksbetriebe durch Beibringung des Arbeitszeugnisses, beziehungsweise der Arbeitszeugnisse (§ 81) zu umfassen. Das Arbeitszeugnis ist von der Genossenschaftsvorstehung, wenn aber der Arbeitgeber einer Genossenschaft nicht angehört, von der Gemeindebehörde zu bestätigen.

Die Lehrzeit darf nicht weniger als zwei und nicht mehr als vier Jahre betragen. Innerhalb dieser Grenzen hat die Genossenschaftsversammlung nach Maßgabe des § 114 lit. b beziehungsweise des § 119c lit. f die Dauer der Lehrzeit für die der Genossenschaft angehörenden Lehrlinge festzusetzen. Bei Abgang solcher statutarischen Festsetzungen wird die Zahl der Lehrjahre

Digitized by Google

innerhalb der obigen Zeitgrenzen durch den Lehrvertrag vereinbart.

Die Verwendung als Gehilfe beziehungsweise als Fabriksarbeiter muß mindestens zwei Jahre betragen.

§ 14 a.

An Stelle des Lehrbriefes und des Lehrzeugnisses kann ein Zeugnis über den mit Erfolg zurückgelegten Besuch einer gewerblichen Unterrichtsanstalt treten, in welcher eine praktische Unterweisung und fachgemäße Ausbildung im betreffenden handwerksmäßigen Gewerbe erfolgt.

Wenn an einer solchen Anstalt eine praktische Unterweisung in dem betreffenden Fache durch mindestens drei Jahre stattfindet, so wird für die Absolventen dieser Anstalt die im Alinea 4 des § 14 vorgeschriebene Verwendungsdauer als Gehilfe, beziehungsweise Fabriksarbeiter auf ein Jahr festgesetzt.

Desgleichen wird die praktische Verwendungsdauer als Gehilfe, beziehungsweise Fabriksarbeiter dann auf ein Jahr festgesetzt, wenn die praktische Unterweisung in dem betreffenden Fache durch mindestens zwei Jahre (vier Semester) erfolgt, die Aufnahme in die Anstalt jedoch von einer vorausgegangenen angemessenen praktischen Betätigung in dem Gewerbe abhängig ist, oder wenn nach ordnungsmäßiger Beendigung des Lehrverhältnisses die Tagesschule einer gewerblichen Lehranstalt behufs weiterer Ausbildung in demselben Gewerbe durch mindestens ein Schuljahr (oder zwei, wenn auch nicht aufeinanderfolgende Semester) besucht wird.

Jene Gehilfen, welche nach ordnungsmäßiger Beendigung des Lehrverhältnisses die Tagesschule einer gewerblichen Lehranstalt behufs weiterer Ausbildung in ihrem Gewerbe durch mindestens drei Jahre als ordentliche Schüler besucht haben, sind von der Beibringung des im § 14, Alinea 2 vorgeschriebenen Arbeitszeugnisses befreit.

Die Bezeichnung der betreffenden Anstalten, sowie die Bezeichnung der Gewerbe, für welche die Anstaltszeugnisse den Lehrbrief und das Lehrzeugnis und eventuell auch die vorgeschriebene Verwendungsdauer als Gehilfe ganz oder zum Teile zu ersetzen vermögen, erfolgt im Verordnungswege durch den Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister für Kultus und Unterricht.

§ 14 b.

Sofern dem Heere, der Kriegsmarine oder der Landwehr angehörige Personen, welche die Lehrzeit in dem betreffenden Gewerbe ordnungsmäßig beendet haben, während ihrer Präsenzdienstleistung regelmäßig zu bestimmten, im Heere und in der Landwehr vorkommenden gewerblichen Verrichtungen, welche den

Gegenstand von landwerksmäßigen Gewerben ausmachen, verwendet werden, ist diese Zeit der Verwendung als Gehilfe in dem betreffenden handwerksmäßigen Gewerbe gleichzuhalten. Der gleiche Anspruch kommt Landsturmpersonen unter denselben Voraussetzungen rücksichtlich ihrer aktiven Dienstleistung zu. Die Vorschriften bezüglich der Ausstellung der den Arbeitszeugnissen gleichzuhaltenden Zertifikate über diese Verwendung werden im Verordnungswege erlassen.

Der Handelsminister kann im Einvernehmen mit dem Minister des Innern nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer im Verordnungswege bestimmen, das der Verwendung als Lehrling oder Gehilfe auch die Beschäftigung in bestimmten, von der Gewerbeordnung ausgenommenen Betrieben und deren Hilfsanstalten bei solchen Verrichtungen, welche an sich den Gegenstand handwerksmäßiger Gewerbe ausmachen, dann gleichzuhalten ist, wenn diese Verwendung unter der Anleitung von Personen erfolgt, die mit dem Befähigungsnachweise für das betreffende Gewerbe versehen sind oder sonst über eine genügende Fachbildung verfügen. Die Vorschriften bezüglich der Ausstellung der erforderlichen Zeugnisse werden im Verordnungswege erlassen.

§ 14 c.

Um in besonders rücksichtswürdigen Fällen den Übergang von einem Gewerbe zu einem anderen verwandten Gewerbe oder den gleichzeitigen Betrieb verwandter Gewerbe zu ermöglichen, wird die politische Landesbehörde ermächtigt, Inhabern handwerksmäßig betriebener oder solcher konzessionierter Gewerbe, bezüglich welcher der Nachweis einer besonderen Befähigung gefordert erscheint (§ 23, Alinea 1), zu diesem Behufe die Dispens von der Beibringung des im § 14 geforderten Befähigungsnachweises nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer, welche ihrerseits die betreffende Genossenschaft zu hören hat, zu erteilen.

Die politische Landesbehörde wird auch ermächtigt, nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer, welche ihrerseits die betreffende Genossenschaft zu hören hat, ausnahmsweise von der Beibringung des Lehrbriefes beziehungsweise des Lehrzeugnisses Umgang zu nehmen.

Die politische Landesbehörde kann nach Anhörung der vorerwähnten Korporationen auch von der Beibringung des Arbeitszeugnisses absehen, wenn die Verwendung in der vorgeschriebenen Zeitdauer als Gehilfe in dem betreffenden Gewerbe oder in einem diesem Gewerbe analogen Fabriksbetriebe in anderer Art nachgewiesen wird.

Personen, welche ein von ihnen früher betriebenes und dann zurückgelegtes Gewerbe neuerdings ausüben wollen, sind von dem neuerlichen Nachweise der Befähigung befreit.

Digitized by Google

§ 14 d.

Zum Antritte eines gemeiniglich von Frauen betriebenen handwerksmäßigen Gewerbes kann von der sich zum selbständigen Betriebe eines solchen Gewerbes meldenden Frauensperson der Befähigungsnachweis auch in anderer Weise erbracht werden. Wie dieser Nachweis erbracht wird, bleibt der freien Würdigung der Gewerbebehörde überlassen.

Die Bezeichnung der unter die Bestimmungen des vorhergehenden Absatzes fallenden Gewerbe erfolgt im Verordnungswege durch den Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammern, welche ihrerseits die betreffenden Genossenschaften zu vernehmen haben.

Bei der Anmeldung des Kleidermachergewerbes durch Frauen ist in der Regel der Nachweis der ordnungsmäßigen Beendigung des Lehrverhältnisses zu erbringen. Im Verordnungswege kann durch den Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister für Kultus und Unterricht verfügt werden, daß dieser Nachweis durch ein Zeugnis über den mit Erfolg zurückgelegten Besuch bestimmter gewerblicher Unterrichtsanstalten, in welchen eine praktische Unterweisung und fachgemäße Ausbildung im Kleidermachergewerbe erfolgt, ganz oder teilweise ersetzt wird.

In besonders rücksichtswürdigen Fällen kann die politische Landesbehörde nach Anhörung der betreffenden Genossenschaft mittellosen Bewerberinnen behufs Sicherstellung des Lebensunterhaltes die Nachsicht dieser Nachweise (des Nachweises der ordnungsmäßigen Beendigung des Lehrverhältnisses beziehungsweise des Schulzeugnisses) gewähren.

§ 14 e.

Wenn eine offene Handelsgesellschaft ein handwerksmäßiges Gewerbe anmeldet, so hat mindestens ein Gesellschafter, welcher nach dem Gesellschaftsvertrage zum Betriebe der Geschäfte der Gesellschaft berechtigt ist, den für das betreffende Gewerbe erforderlichen Befähigungsnachweis zu erbringen und hat die Gesellschaft dieser Voraussetzung auch bei dem ferneren Betriebe des handwerksmäßigen Gewerbes mindestens bezüglich eines zur Geschäftsführung berechtigten Gesellschafters jederzeit zu genügen. Die Gesellschaft ist auch verpflichtet, von jedem Wechsel in der Person der zum Gewerbebetriebe befähigten Gesellschafter die Gewerbebehörde in Kenntnis zu setzen.

Im Falle unvorhergesehenen Ausscheidens des einzigen zum Gewerbebetriebe befähigten Gesellschafters kann von der Gewerbebehörde der Gesellschaft eine Frist bis zu sechs Monaten behufs Namhaftmachung eines mit dem erforderlichen Befähigungsnachweise versehenen, mit der Geschäftsführung betrauten Gesellschafters eingeräumt werden.

Digitized by Google

Die vorstehenden Bestimmungen gelten bei Kommanditgesellschaften bezüglich der persönlich haftenden Gesellschafter.

§ 14 f.

Vor Ausfertigung des Gewerbescheines für ein handwerksmäßiges Gewerbe hat die Gewerbebehörde der betreffenden Genossenschaft während eines Zeitraumes von drei Wochen Gelegenheit zu geben, bei der Behörde Einsicht in die von der Partei zum Nachweise der Befähigung beigebrachten Belege zu nehmen. Innerhalb derselben Frist steht es der Genossenschaft zu, ein Gutachten über den beigebrachten Befähigungsnachweis zu erstatten.

Gefälschte, unechte oder sonst ungültig befundene Nachweisdokumente sind der Partei nicht zurückzustellen.

c) Bei konzessionierten Gewerben.

§ 15.

Punkt 14.

Die Darstellung von Giften und die Zubereitung der zur arzneilichen Verwendung bestimmten Stoffe und Präparate, sowie der Verkauf von beiden, insofern dies nicht ausschließlich den Apothekern vorbehalten ist; dann die Erzeugung und der Verschleiß von künstlichen Mineralwässern.

Punkt 15.

Die Gast- und Schankgewerbe einschließlich des durch ein besonderes Gesetz geregelten Ausschankes und Kleinverschleißes von gebrannten geistigen Getränken (Gesetz vom 23. Juni 1881, R. G. Bl. Nr. 62) und des Detailhandels mit Flaschenbier (§ 20 b).

Punkt 22.

Die gewerbemäßige Dienst- und Stellenvermittlung (§§ 21 a bis 21 f).

Die auf Grund des § 24 bisher erlassenen Verordnungen, mit welchen einzelne Gewerbe an eine Konzession gebunden worden sind, bleiben bis zu ihrer allfälligen Abänderung durch neue Verordnungen (§ 24) in Kraft.

§ 17.

Die Konzession zum Ausschanke berechtigt zur Verabreichung der betreffenden Getränke an Gäste in dem zum Betriebe des Gewerbes bestimmten Lokale oder über die Gasse in unverschlossenen Gefäßen, sowie zum Verkaufe dieser Getränke in verschlossenen Gefäßen in beliebigen Mengen.

Digitized by Google

§ 18.

Zur Erlangung der Konzession für eine der im § 16 aufgeführten Berechtigungen werden nebst den allgemeinen Bedingungen zum selbständigen Gewerbebetriebe Verläßlichkeit und Unbescholtenheit des Bewerbers gefordert.

Die Konzession ist jedenfalls zu verweigern, wenn gegen den Bewerber oder gegen die im Familienverbande des Bewerbers lebenden Familienmitglieder Tatsachen vorliegen, welche die Annahme rechtfertigen, daß das Gewerbe zur Förderung des verbotenen Spieles, der Hehlerei, der Unsittlichkeit oder Trunksucht mißbraucht werden würde.

Bei der Verleihung der Konzession ist auf das Bedürfnis der Bevölkerung, dann auf die Eignung des Lokales, in welchem das betreffende Gewerbe betrieben werden soll, auf die Straße, Gasse oder den Platz, wo das Lokale sich befindet und auf die Tunlichkeit der polizeilichen Überwachung Rücksicht zu nehmen.

Vor Erteilung der Konzession hat die Gewerbebehörde die Gemeinde des Standortes, wo landesfürstliche Polizeibehörden bestehen, auch diese zu hören. Außerdem ist vor Erteilung der Konzession die für das Gast- und Schankgewerbe örtlich zuständige Genossenschaft von der Einbringung des Gesuches mit der Aufforderung zu verständigen, ihr etwaiges Gutachten innerhalb der Frist von längstens 14 Tagen abzugeben.

Wenn es sich um Errichtung von Hotels zur Fremdenbeherbergung in größeren Städten und in Badeorten handelt, ist von der Frage eines Bedürfnisses der Bevölkerung und insoferne es sich um die Errichtung von Hotels in Gebirgsgegenden zum Zwecke der Förderung des Touristenwesens handelt, überdies auch noch von der Frage der Tunlichkeit der polizeilichen Überwachung nach Umständen Umgang zu nehmen.

Wird, ungeachtet der Einwendung der Gemeinde die angesuchte Konzession zum Betriebe einer der im § 16 aufgeführten Berechtigungen erteilt, so steht der Gemeinde, insoferne die Verleihung nicht von der Gewerbebehörde einer mit einem eigenen Statute versehenen Gemeinde erfolgte, binnen 14 Tagen nach Verständigung der Rekurs an die höhere Behörde mit aufschiebender Wirkung offen.

Innerhalb derselben Frist steht das Rekursrecht mit der gleichen Wirkung auch der Genossenschaft zu, wenn letztere das Gutachten rechtzeitig erstattet hat und die Erteilung der Konzession gegen ihren Antrag erfolgt ist.

Gegen zwei gleichlautende Entscheidungen steht eine weitere Berufung nur der Gemeinde und auch dieser bloß dann zu, wenn die Erteilung der Konzession ungeachtet ihrer Einwendung erfolgt ist.

§ 20.

Zu der Übertragung der im § 16, lit. c), d), e) aufgezählten Gast- und Schankgewerbe, sowie Kaffeeschänken in ein anderes Lokale innerhalb derselben Ortschaft ist zwar keine neue Konzession zu erwerben, jedoch die Genehmigung der Gewerbebehörde einzuholen, welche dabei auf die Eignung des Lokales, in welchem das Gewerbe betrieben werden soll, auf die Straße, Gasse oder den Platz, wo das Lokale sich befindet, und auf die Tunlichkeit der polizeilichen Überwachung, sowie auf das Bedürfnis der Bevölkerung Rücksicht zu nehmen hat.

Vor Erteilung der Bewilligung zur Übertragung des Gast- und Schankgewerbes hat die Gewerbebehörde die Gemeinde des Standortes, wo eine landesfürstliche Polizeibehörde besteht, auch diese zu hören. Außerdem ist vor der Erteilung der Bewilligung die für das Gast- und Schankgewerbe örtlich zuständige Genossenschaft von der Einbringung des Gesuches mit der Aufforderung zu verständigen, ihr etwaiges Gutachten innerhalb der Frist von längstens 14 Tagen zu erstatten.

Wird, ungeachtet der Einwendung der Gemeinde, die Bewilligung zur Übertragung des Gast- oder Schankgewerbes in ein anderes Lokale von der Gewerbebehörde erteilt, so steht der Gemeinde, insoferne die Bewilligung nicht von der Gewerbebehörde einer mit einem eigenen Statute versehenen Gemeinde erfolgt, binnen 14 Tagen nach Verständigung der Rekurs an die höhere Behörde mit aufschiebender Wirkung offen.

Innerhalb derselben Frist steht das Rekursrecht mit der gleichen Wirkung auch der Genossenschaft zu, wenn letztere das Gutachten rechtzeitig erstattet hat und die Bewilligung gegen ihren Antrag erfolgt ist.

Gegen zwei gleichlautende Entscheidungen steht, eine weitere Berufung nur der Gemeinde und auch dieser bloß dann zu, wenn die Bewilligung zur Übertragung des Gast- und Schankgewerbes ungeachtet der Einwendung der Gemeinde erfolgt ist.

§ 20 a).

Zur bloß vorübergehenden Ausübung des Gast- und Schankgewerbes außerhalb der genehmigten ständigen Betriebsstätten bei einzelnen besonderen Gelegenheiten (Volksfesten, Ausstellungen, Bauten, Märkten u. s. w.) durch Personen, welche in derselben oder in einer benachbarten Gemeinde ein solches Gewerbe betreiben, genügt eine von der Gewerbebehörde nach Würdigung des hinsichtlich der angestrebten Gewerbeausübung bestehenden Bedürfnisses fallweise auszufertigende Lizenz, in welcher die betreffende Gelegenheit, der Ort, wo der Betrieb stattfinden soll, und die Giltigkeitsdauer genau anzugeben sind.

Unternehmungen, welche ausschließlich den Zweck haben, die Reisenden eines Beförderungsunter-

Digitized by Google

nehmens (Reisende des Zwischendecks, beziehungsweise der dritten oder einer im Verordnungswege gleichgestellten Schiffsklasse) in der Sammelstation oder im Einschiffungshafen zu beherbergen und zu verpflegen, werden durch ein besonderes Gesetz zum Schutze der Auswanderer geregelt.

§ 20 b).

Detailhandel mit Flaschenbier.

Unter Detailhandel mit Flaschenbier wird der Handel mit Bier in handelsüblich versiegelten oder sonst handelsüblich fest verschlossenen Flaschen in Mengen von weniger als 10 Liter verstanden.

Der Handelsminister bestimmt im Einvernehmen mit dem Minister des Innern im Verordnungswege, unter welchen Voraussetzungen Flaschen als handelsüblich versiegelt oder handelsüblich fest verschlossen anzusehen sind.

Bei Verleihung der Konzession zum selbständigen Betriebe des Detailhandels mit Flaschenbier (§ 15, Punkt 15) ist auf das Bedürfnis der Bevölkerung Rücksicht zu nehmen.

Die Konzession zum Detailhandel mit Flaschenbier berechtigt auch zum Abfüllen des Bieres aus Fässern in die Flaschen.

Gewerbemäßige Dienst- und Stellenvermittlung.

§ 21 a).

Die gewerbemäßig betriebene Dienst- und Stellenvermittlung bildet, soweit es sich nicht um die durch ein besonderes Gesetz zu regelnde Stellenvermittlung nach dem Auslande handelt, ohne Unterscheidung der Kategorien der zu vermittelnden Stellen und Dienstplätze ein konzessioniertes Gewerbe.

Zum Antritte dieses Gewerbes wird nebst der Erfüllung der zum selbständigen Betriebe für alle Gewerbe vorgeschriebenen Bedingungen (§ 2 bis 10) eine genügende allgemeine Bildung und Verläßlichkeit mit Beziehung auf das Gewerbe gefordert.

Bei Verleihung der Konzession ist überdies auf die Lokalverhältnisse Bedacht zu nehmen und ist dieselbe auch davon abhängig, daß vom Standpunkte der Sicherheits-, Gesundheits- und Sittlichkeitspolizei gegen den beabsichtigten Gewerbebetrieb kein Anstand obwaltet.

Bei Prüfung der Lokalverhältnisse ist insbesondere auch darauf entsprechend Rücksicht zu nehmen, ob und inwieweit in der Gemeinde nicht schon durch den Staat, das Land, oder durch die Gemeinde selbst für die Dienst- und Stellenvermittlung ausreichend Vorsorge getroffen erscheint.

Die Konzession kann auch auf Widerruf erteilt werden.

Digitized by Google

Der Handelsminister kann im Einvernehmen mit dem Minister des Innern für die Erlangung der Konzession zur Vermittlung von Stellen und Dienstplätzen einzelner Kategorien weitergehende Bestimmungen im Verordnungswege erlassen.

§ 21 b).

Die Konzessionen können auf die Vermittlung von Dienstplätzen und Stellen überhaupt lauten oder mit Beschränkungen, namentlich auf bestimmte Arten von Dienstplätzen oder Stellen erteilt werden.

§ 21 c).

Der gleichzeitige Betrieb des Dienst- und Stellenvermittlungsgewerbes mit einem anderen Gewerbe durch dieselbe Person oder in demselben Lokale ist nur gegen besondere Genehmigung der politischen Landesbehörde gestattet.

Konzessionsinhabern, die nicht auch die Berechtigung zur Beherbergung von Fremden (§ 16 lit. a) besitzen, ist die Beherbergung fremder, arbeitsuchender Frauenspersonen untersagt.

§ 21 d).

Das Dienst- und Stellenvermittlungsgewerbe ist in der Regel persönlich von dem Konzessionsinhaber auszuüben. Die Verpachtung eines solchen Gewerbes ist unzulässig.

Dagegen kann die Ausübung des Gewerbes durch einen Stellvertreter von der politischen Landesbehörde aus wichtigen Gründen genehmigt werden.

§ 21 e).

Jeder Bewerber um ein Dienst- und Stellenvermittlungsgewerbe hat der Verleihungsbehörde unter einem mit dem Konzessionsansuchen eine Geschäftsordnung zur Genehmigung vorzulegen, in der namentlich die Höhe und die Bedingungen der vom Gewerbeinhaber in seinem Geschäftsbetriebe beanspruchten Gebühren genau festgesetzt sein müssen.

Die Gewährung oder Entgegennahme von Vorschüssen, sowie die Entgegennahme von Kautionen für die zu vermittelnden Stellen ist dem Konzessionsinhaber untersagt.

Die Geschäftsordnung ist im Betriebslokale anzuschlagen.

Jede Änderung der Geschäftsordnung bedarf der vorherigen Genehmigung der politischen Landesbehörde.

Die Konzessionsinhaber sind verpflichtet, über Aufforderung der Gewerbebehörde die zu Zwecken der Statistik des öffentlichen Arbeitsnachweises erforderlichen Daten bezüglich ihres Geschäftsbetriebes zu liefern.

Digitized by Google

§ 21 b.

Personen, welche eine Bewilligung zum Betriebe der Dienst- und Stellenvermittlung bereits auf Grund der früheren Vorschriften ordnungsmäßig erlangt haben, unterliegen in Ansehung der weiteren Ausübung dieser Konzession den Vorschriften dieses Gesetzes und haben die im § 21 c vorgesehene Geschäftsordnung binnen vier Wochen der politischen Landesbehörde zur Genehmigung vorzulegen.

Besondere Erfordernisse.

§ 23.

Zum Antritte eines konzessionierten Gewerbes werden nebst der zum selbständigen Betriebe eines Gewerbes für alle Gewerbe vorgeschriebenen Bedingungen (§§ 2 bis 10) Verläßlichkeit mit Beziehung auf das betreffende Gewerbe und bei den im § 15 Punkt 1, 2, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 14, 17, 18, 20, 21 und 22 genannten Gewerben eine besondere Befähigung gefordert. Auf welche Weise die Befähigung nachzuweisen ist, wird, soweit hiefür in diesem Gesetze nicht schon Bestimmungen enthalten sind, im Verordnungswege vom Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern festgesetzt.

Das Gesetz vom 26. Dezember 1893, R. G. Bl. Nr. 193, betreffend die Regelung der konzessionierten Baugewerbe, bleibt unberührt.

Bei Verleihung der im § 15, Punkt 1, 2, 3, 4, 7, 9, 12, 13, 15, 16 und 22 erwähnten Gewerbe, sowie bei Verleihung des im Punkte 14 angeführten Gewerbes des Verkaufes von Giften und zur arzneilichen Verwendung bestimmten Stoffen und Präparaten ist überdies auf die Lokalverhältnisse Bedacht zu nehmen; die Verleihung der im § 15 angeführten Gewerbe ist ferner davon abhängig, daß vom Standpunkte der Sicherheits-, Sittlichkeits-, Gesundheits-, Feuer- oder Verkehrspolizei gegen den beabsichtigten Gewerbebetrieb kein Anstand obwaltet.

§ 23 a.

Vor Verleihung eines konzessionierten Gewerbes, zu dessen Antritt eine besondere Befähigung gefordert wird (§ 23, Alinea 1), hat die Gewerbebehörde der betreffenden Genossenschaft während eines Zeitraumes von drei Wochen Gelegenheit zu geben, bei der Behörde Einsicht in die von der Partei zum Nachweise der Befähigung beigebrachten Belege zu nehmen. Innerhalb derselben Frist steht es der Genossenschaft zu, ein Gutachten über den beigebrachten Befähigungsnachweis zu erstatten.

Eine Dispens von der Beibringung des Befähigungsnachweises ist in sinngemäßer Anwendung der für die handwerksmäßigen Gewerbe geltenden Vorschriften (§ 14 c) zulässig.

Die Vorschrift des vorhergehenden Absatzes findet auf die Baugewerbe keine Anwendung.

Digitized by Google

In Betreff der Erbringung des Nachweises der besonderen Befähigung bei offenen Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften haben die Bestimmungen des § 14 e sinngemäß Anwendung zu finden. Soferne es sich um ein fabriksmäßig betriebenes gewerbliches Unternehmen handelt, genügt es, wenn der Nachweis der besonderen Befähigung in der Person des Stellvertreters (Geschäftsführers) erbracht wird. Über die Frage, ob ein konzessioniertes gewerbliches Unternehmen als fabriksmäßig betrieben anzusehen sei, ist im Zweifel nach Vorschrift des § 1 Alinea 4 zu entscheiden.

Ferner ist vor der Erteilung der Konzession für solche Gewerbe, bei deren Verleihung auf die Lokalverhältnisse Bedacht zu nehmen ist (§ 23, Alinea 3), die Gemeinde des Standortes des Gewerbes zu hören.

§ 24.

Vorbehalt.

Der Handelsminister ist ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Minister des Innern nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammern, welche ihrerseits die betreffenden Genossenschaften zu hören haben, aus öffentlichen Rücksichten im Verordnungswege auch noch einzelne andere, als die im gegenwärtigen Hauptstücke aufgezählten Gewerbe im allgemeinen oder für bestimmte Bezirke an eine Konzession zu binden.

In der Verordnung können Bestimmungen getroffen werden über die zur Erlangung der Konzession erforderliche persönliche und sachliche Befähigung der Bewerber, über die Beschaffenheit des Standortes und der Betriebsstätte, über die Art, den Umfang und die Bedingungen der Gewerbeausübung. Namentlich kann festgesetzt werden, inwieweit die Ausübung durch Pächter oder Stellvertreter etwa untersagt oder der gleichzeitige Betrieb anderer Gewerbe unstatthaft erklärt wird. Ferner können Bestimmungen über die Verpflichtung zur Führung besonderer Bücher und Ausweise, über die Zulässigkeit besonderer gewerbepolizeilicher Regelung, über die Berücksichtigung des Lokalbedarfes, sowie über die Verleihungsinstanz getroffen werden.

Desgleichen kann, wenn es öffentliche Rücksichten erheischen, das Erfordernis, die Konzession zu erwerben, auch für die Weiterausübung der schon bestehenden Gewerberechte vorgeschrieben werden.

Auf gleiche Weise können einzelne, dermalen konzessionierte Gewerbe von dem Erfordernisse der Konzession entbunden werden, wenn veränderte Verhältnisse dies als zulässig erkennen lassen, sowie auch angeordnet werden kann, daß in Orten, wo im Interesse des Verkehres für gewisse, ein besonderes öffentliches Vertrauen in Anspruch nehmende Geschäfte und Dienstleistungen bestimmte Personen von der Behörde bestellt und in Pflicht genommen sind, alle anderen

Digitized by Google

Personen von dem Betriebe der nämlichen Geschäfte ausgeschlossen werden.

§ 37.

Jeder Gewerbetreibende hat das Recht, alle zur vollkommenen Herstellung seiner Erzeugnisse nötigen Arbeiten zu vereinigen und die hiezu erforderlichen Hilfsarbeiter auch anderer Gewerbe zu halten. Unter Hilfsarbeitern sind hier, sofern es sich um handwerksmäßige oder solche konzessionierte Gewerbe handelt, zu deren Antritt eine besondere Befähigung erfordert wird (§ 23, Alinea 1), die Lehrlinge der betreffenden anderen Gewerbe nicht verstanden.

In gleicher Weise steht den Gewerbetreibenden auch das Recht zu, die Instandhaltung ihrer Werksvorrichtungen, Maschinen, Werkzeuge und sonstigen Behelfe des Betriebes, sowie die Herstellung der dem marktmäßigen Vertriebe ihrer Erzeugnisse dienenden handelsüblichen Hilfsmittel (Verpackungen, Umhüllungen u. dgl.) vorzunehmen.

Eine Beschränkung auf den Verkauf der selbstgefertigten Waren findet nicht statt.

§ 38.

Die Anmeldung eines Handelsgewerbes ohne Beschränkung auf bestimmte Waren oder bestimmte Kategorien von Waren begreift das Recht zum Handel mit allen im freien Verkehre gestatteten und rücksichtlich des Verschleißes nicht an eine besondere Bewilligung (Konzession) gebundenen Waren in sich.

Die Anmeldung eines auf bestimmte Waren oder eine bestimmte Kategorie von Waren beschränkten Handelsgewerbes berechtigt bloß zum Handel mit den betreffenden Waren.

Dem Inhaber eines Handelsgewerbes im engeren Sinne (§ 1, Alinea 3) ist die Herstellung oder Verarbeitung von Gewerbeerzeugnissen und die Vornahme von Abänderungen oder Reparaturen an denselben untersagt.

Er ist jedoch berechtigt, Bestellungen auf Waren, zu deren Verkauf er nach seiner Gewerbeanmeldung befugt ist, zu übernehmen und zu diesem Zwecke auch das Maß zu nehmen, vorausgesetzt, daß er die bestellten Waren durch befugte selbständige Erzeuger herstellen läßt, welchen er zu diesem Behufe die erforderlichen Stoffe oder sonstigen Behelfe beigeben kann. Mit der gleichen Beschränkung ist er ferner berechtigt, die Ausführung von Abänderungen oder Reparaturen an den von ihm gelieferten Erzeugnissen zu übernehmen und zu diesem Zwecke auch das Maß zu nehmen.

Das im vorhergehenden Alinea erwähnte Recht steht bezüglich der Kleider und Schuhwaren den Inhabern von Handelsgewerben nicht zu.

Der Umfang der Berechtigung der Detailhandelsgewerbe mit geringerem Warenvorrate und

Digitized by Google

mit der Beschränkung auf den Verkauf geringwertiger Produkte bei einem lediglich lokalen Betriebe (Gemischtwarenverschleiß, Greißler-, Fragner- oder Höcklergewerbe, Viktualienhandel und dergleichen) kann im Verordnungswege nach Einvernehmung der Handels- und Gewerbekammern und der beteiligten Genossenschaften festgesetzt werden.

Mit dem Zeitpunkte, in welchem die im vorhergehenden Absatze erwähnte Verordnung in Kraft tritt, dürfen auch die bereits bestehenden, durch dieselben geregelten Detailhandelsgewerbe nur in dem dort bezeichneten Umfange ausgeübt werden.

§ 39.

Feste Betriebsstätten.

Diejenigen, welche freie oder handwerksmäßige Gewerbe betreiben, können in der Gemeinde ihres Standortes mehrere feste Betriebsstätten (Werkstätten oder Verkaufslokale) halten und dieselben innerhalb der Gemeinde an einen anderen Standort verlegen.

In allen Fällen ist jedoch der Gewerbebehörde hievon die Anzeige zu erstatten.

Die Verlegung eines konzessionierten Gewerbes an einen anderen Standort in derselben Gemeinde kann nur nach eingeholter Genehmigung der Gewerbebehörde erfolgen.

Wenn es sich um die Verlegung eines konzessionierten Gewerbes handelt, bei dessen Verleihung auf die Lokalverhältnisse Bedacht zu nehmen ist (§ 23, Alinea 3), hat die Gewerbebehörde vor der Erteilung der Genehmigung die Gemeinde des Standortes des Gewerbes einzuvernehmen.

§ 40.

Zweigetablissements und Niederlagen.

Wenn die Gewerbetreibenden nebst der Hauptbetriebsstätte Zweigetablissements oder Niederlagen (zu welchen jedoch Magazine und andere nur zur Aufbewahrung von Waren dienende Lokalitäten nicht zu rechnen sind) errichten wollen, so müssen sie, sofern es sich um freie oder handwerksmäßige Gewerbe handelt, hievon stets unter Bezeichnung des Standortes des Zweigetablissements oder der Niederlage der Gewerbebehörde die Anzeige erstatten. Diese Anzeige ist sowohl der Gewerbebehörde der Hauptbetriebsstätte, als auch der Gewerbebehörde des Standortes des Zweigetablissements oder der Niederlage zu erstatten.

Bei konzessionierten Gewerben ist in diesen Fällen eine besondere Genehmigung der Gewerbebehörde einzuholen, und zwar, wenn es sich um Gewerbe handelt, zu deren Verleihung die Oberbehörde berufen ist, derjenigen Oberbehörde, in deren Verwaltungsgebiete das Zweigetablissement oder die Niederlage den Standort haben soll, in den übrigen Fällen der Gewerbebehörde des Standortes des Zweig-

Digitized by Google

etablissements oder der Niederlage. Doch ist jedesmal auch der Gewerbebehörde der Hauptbetriebsstätte eine Anzeige zu erstatten.

Wenn hinsichtlich der beabsichtigten Errichtung von Zweigetablissements oder Niederlagen Umstände obwalten, welche im Sinne dieses Gesetzes die Ausfolgung des Gewerbescheines (§ 13), beziehungsweise die Erteilung der Konzession (§ 22) nicht zulassen, so hat die Behörde die Errichtung der Zweigetablissements oder Niederlagen der Partei unter Bekanntgabe des Hindernisses zu untersagen.

Außerdem hat die Behörde auch hier, wenn es sich um eine neue Betriebsanlage handelt, nach den Bestimmungen des dritten Hauptstückes vorzugehen.

§ 42.

Für die Ausübung des Rauchfangkehrergewerbes kann die politische Landesbehörde aus feuerpolizeilichen Rücksichten nach Anhörung der für dieses Gewerbe bestehenden Genossenschaft und der Gemeindevertretungen eine bezirksweise Abgrenzung verfügen, welche sich in der Regel nicht über das Gebiet eines politischen Bezirkes hinaus erstrecken darf.

Eine solche Abgrenzung kann im Falle des Bedürfnisses von der politischen Landesbehörde aus sanitätspolizeilichen Rücksichten nach Anhörung der betreffenden Genossenschaft und der Gemeindevertretungen auch für die Ausübung des Kanalräumergewerbes (Senkgrubenräumergewerbes) und des Abdeckergewerbes verfügt werden.

Derartige Abgrenzungen haben zur Folge, daß innerhalb jedes abgegrenzten Bezirkes nur jene Gewerbeinhaber der betreffenden Kategorie berechtigt sind, Arbeiten zu verrichten, welche in dem Bezirke ihren Standort haben. Doch können in Fällen dringender Not Rauchfangkehrer, Kanalräumer und Abdecker auch außerhalb ihres Bezirkes zur aushilfsweisen Arbeitsleistung herangezogen werden.

Die Veränderung oder Aufhebung dieser bezirksweisen Abgrenzungen kann von der politischen Landesbehörde nach Anhörung der bestehenden Genossenschaft und der Gemeindevertretungen verfügt werden, ohne daß den betreffenden Gewerbetreibenden deshalb ein Entschädigungsanspruch zusteht.

§ 43.

Übersiedlung.

Bei allen Gewerben ist die Übersiedlung nach einem außerhalb der Gemeinde des bisherigen Standortes des Gewerbes gelegenen Orte als die Begründung eines neuen Gewerbes anzusehen, ohne daß jedoch der bei einigen Gewerben vorgeschriebene Nachweis der fachlichen Befähigung von Neuem zu fordern ist.

Digitized by Google

§ 51.

Festsetzung von Maximaltarifen.

Für den Kleinverkauf von Artikeln, die zu den notwendigsten Bedürfnissen des täglichen Unterhaltes gehören, dann für die Rauchfangkehrer-, Kanalräumer-, Abdecker-, Transport- und Platzdienstgewerbe können Maximaltarife festgesetzt werden.

Diese Festsetzung hat für die Rauchfangkehrer-, Kanalräumer- und Abdeckergewerbe jedenfalls dann zu erfolgen, wenn eine bezirksweise Abgrenzung für die betreffenden Gewerbe im Sinne des § 42 verfügt wird. Die Tarife können für die einzelnen Gemeinden verschieden festgesetzt werden.

Die in den vorstehenden Absätzen erwähnten Tarife werden nach Anhörung der Gemeindevertretungen und nach Einvernehmung der Handels- und Gewerbekammer und der betreffenden Genossenschaften unter Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse von der politischen Landesbehörde festgestellt und haben nur für das Gebiet der betreffenden Gemeinden bis auf Widerruf Geltung.

Bezüglich der in einzelnen Gemeinden für die Fleischausschrotung und Brotbäckerei bestehenden Einrichtung der Verpachtung bleiben die besonderen Vorschriften maßgebend.

§ 54.

Regelung einzelner Gewerbe.

In welcher Weise die Inhaber von Trödler- und Pfandleihergewerben, dann von Dienst- und Stellenvermittlungsgewerben ihre Bücher zu führen, und welcher polizeilichen Kontrolle über den Umfang und die Art ihres Geschäftsbetriebes sie sich zu unterwerfen haben, wird im Verordnungswege festgesetzt.

Personentransport- und Platzdienstgewerbe, ferner die Gewerbe der Rauchfangkehrer, Kanalräumer und Abdecker, dann die Gast- und Schankgewerbe, sowie der Detailhandel mit Flaschenbier und die Dienst- und Stellenvermittlungsgewerbe unterliegen der gewerbepolizeilichen Regelung, welche sowohl in Bezug auf die einzelne Gewerbekategorie, als in Bezug auf die einzelnen Gewerbebetriebe erfolgen kann.

Die Abgrenzung der Verkaufsrechte zwischen Apothekern und Drogisten (Materialisten) wird im Verordnungswege geregelt.

§ 55.

Stellvertreter (Geschäftsführer) oder Pächter.

Jeder Gewerbetreibende kann sein Gewerbe auch durch einen Stellvertreter (Geschäftsführer) ausüben oder dasselbe verpachten. Die Afterpachtung eines Gewerbes ist nicht gestattet.

Ein Stellvertreter (Geschäftsführer) oder Pächter muß immer, gleich dem Gewerbeinhaber selbst, die für den selbständigen Betrieb des betreffenden Gewerbes erforderlichen Eigenschaften besitzen. Es ist daher bei freien und handwerksmäßigen Gewerben der Stellvertreter (Geschäftsführer) oder Pächter von dem Gewerbeinhaber der Gewerbebehörde anzuzeigen und bei konzessionierten Gewerben vom Gewerbeinhaber die Genehmigung der Gewerbebehörde einzuholen.

Hinsichtlich der Gast- und Schankgewerbe gelten die im § 19 und hinsichtlich der gewerbemäßigen Dienst- und Stellenvermittlung die im § 21 d enthaltenen Bestimmungen.

Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten auch von dem Eigentümer eines Realgewerbes, welcher die gesetzliche Eignung zur Ausübung desselben nicht besitzt und es durch einen Stellvertreter (Geschäftsführer) oder Pächter betreiben will.

§ 56.

Übergang der Gewerbe.

Nach dem Tode eines Gewerbetreibenden hat der Erbe oder Legatar, wenn er das Gewerbe fortführen will, dasselbe auf eigenen Namen neu anzumelden.

Desgleichen hat eine neue Anmeldung stattzufinden, wenn ein Gewerbeetablissement durch Akte unter Lebenden auf einen andern übertragen wird.

Ist das Gewerbe ein konzessioniertes, so bedarf es in beiden Fällen einer neuen Konzession.

Doch kann nach dem Tode eines Gewerbetreibenden für Rechnung der Witwe oder der erbberechtigten minderjährigen Deszendenten, soferne erstere nicht aus ihrem Verschulden geschieden war, für die Dauer des Witwenstandes, beziehungsweise bis zur erreichten Großjährigkeit der Deszendenten auf Grund des auf den Namen des verstorbenen Gewerbetreibenden lautenden Konzessionsdekretes oder Gewerbescheines ein konzessioniertes oder handwerksmäßiges Gewerbe gegen bloße Anzeige an die Gewerbebehörde fortgeführt werden.

Wenn ein Gewerbetreibender sowohl eine Witwe, welche nicht von ihm aus ihrem Verschulden gerichtlich geschieden ist und welche das Gewerbe fortführen will, als auch minderjährige Deszendenten hinterläßt, so steht das im vorigen Absatz bezeichnete Recht, wenn der Gewerbetreibende hierüber keine Verfügungen trifft, den erwähnten Personen gemeinschaftlich zu. Einzelne der hiedurch berechtigten Personen können für ihre Person auf dieses Recht verzichten.

Zur Fortführung eines Gewerbes für Rechnung der Massa während einer Konkurs- oder Verlassenschaftsabhandlung bedarf es gleichfalls nur einer Anzeige an die Gewerbebehörde.

In den oben erwähnten Fällen ist, wenn die Natur des Gewerbes es fordert, ein nach § 55 geeigneter Stellvertreter (Geschäftsführer) zu bestellen.

§ 57.

Zurücknahme der Gewerbeberechtigung.

Wenn bei einem Gewerbetreibenden der ursprüngliche und noch fortdauernde Mangel eines der gesetzlichen Erfordernisse des selbständigen Gewerbebetriebes nachträglich zum Vorscheine kommt, kann der Fortbetrieb des Gewerbes von der zur Entgegennahme der Gewerbeanmeldung, beziehungsweise von der zur Verleihung der Konzession zuständigen Behörde untersagt und der Gewerbeschein, beziehungsweise die Konzession zurückgenommen werden.

Bei den im § 15, Punkt 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 12, 13, 15 und 16, dann im § 21 a angeführten Gewerben kann die Konzession auch dann zurückgenommen werden, wenn das Gewerbe binnen sechs Monaten, und bei dem in § 15, Punkt 3, angeführten Gewerbe, wenn dasselbe binnen zwei Monaten nach der Erteilung derselben nicht in Betrieb gesetzt, oder wenn später durch ebenso lange Zeit der Betrieb ausgesetzt wird.

Sofern ein Gewerbe auf Grund des § 24 an eine Konzession gebunden wird, kann im Verordnungswege bestimmt werden, daß die Konzession von der Verleihungsbehörde zurückgenommen werden kann, wenn ein solches Gewerbe binnen sechs Monaten nach seiner Erteilung nicht in Betrieb gesetzt oder wenn später durch ebenso lange Zeit der Betrieb ausgesetzt wird.

§ 71.

Marktrechtsverleihung.

Besondere Vorschriften bestimmen, wie von den Gemeinden die Berechtigung zur Abhaltung von Märkten erworben wird und welche Rücksichten bei solchen Bewilligungen zu beobachten sind. Die bestehenden Berechtigungen zur Abhaltung von Märkten können nur mit Zustimmung der Verleihungsbehörde zurückgelegt werden.

§ 75 a.

Gewerbliche Fortbildungsschulen.

Die Gewerbeinhaber sind, unbeschadet der im § 100 ihnen speziell hinsichtlich der Lehrlinge auferlegten Pflichten, verhalten, den Hilfsarbeitern bis zum vollendeten 18. Lebensjahre zum Besuche der bestehenden allgemein gewerblichen Fortbildungsschulen (beziehungsweise Vorbereitungskurse), sowie der fachlichen Fortbildungsschulen die erforderliche, durch das Statut und den Lehrplan der betreffenden Schule festgesetzte Zeit einzuräumen.

Insoweit gewerbliche Fortbildungsschulen für weibliche Hilfsarbeiter nicht bestehen, gilt die Bestimmung des vorstehenden Absatzes auch bezüglich der etwa vorhandenen Handarbeits- und Haushaltungsschulen.

Digitized by Google

§ 98.

Halten von Lehrlingen.

Lehrlinge dürfen nur von solchen Gewerbeinhabern gehalten werden, welche selbst oder deren Stellvertreter die erforderlichen Fachkenntnisse besitzen, um den Vorschriften des § 100 in Betreff der gewerblichen Ausbildung der Lehrlinge nachzukommen und die auch nach der Einrichtung und der Art der Ausübung des Gewerbes tatsächlich in der Lage sind, dies zu tun.

Jene Gewerbeinhaber, welche wegen eines Verbrechens überhaupt oder wegen eines aus Gewinnsucht begangenen oder gegen die öffentliche Sittlichkeit gerichteten Vergehens oder einer derlei Übertretung verurteilt wurden, dürfen Lehrlinge weder aufnehmen, noch die bereits aufgenommenen länger behalten.

Das Recht, Lehrlinge zu halten, kann von der Gewerbebehörde solchen Gewerbeinhabern, welche sich grober Pflichtverletzungen gegen die ihnen anvertrauten Lehrlinge schuldig gemacht haben, oder gegen welche Tatsachen vorliegen, welche sie in sittlicher Beziehung zum Halten von Lehrlingen ungeeignet erscheinen lassen, unabhängig von der sonstigen nach der Gewerbeordnung oder dem allgemeinen Strafgesetze zu verhängenden Strafe, für immer oder auf bestimmte Zeit entzogen werden.

Insbesondere kann dann, wenn aus dem Ergebnisse der Lehrlingsprüfung hervorgeht, daß der Lehrherr an dem nicht entsprechenden Erfolge des Lehrlings schuld trägt, dem Lehrherrn das Recht, Lehrlinge zu halten, für immer oder auf bestimmte Zeit entzogen werden.

Die Entziehung des Rechtes, Lehrlinge zu halten, erfolgt nach Anhörung der Genossenschaft, welcher der Lehrherr angehört.

Gewerbeinhabern, welche Lehrlinge beschäftigen, kann die Gewerbebehörde die gleichzeitige Haltung jugendlicher Hilfsarbeiter über Antrag der betreffenden Genossenschaft oder des Gewerbeinspektors dann untersagen, wenn der begründete Verdacht besteht, daß durch die Haltung der jugendlichen Hilfsarbeiter die für das Lehrlingswesen geltenden Vorschriften umgangen werden könnten.

In Fällen, in welchen ein Nachteil oder Mißbrauch nicht zu besorgen ist, kann die Gewerbebehörde den im Alinea 2 genannten Gewerbeinhabern die ausnahmsweise Bewilligung zur Aufnahme von Lehrlingen erteilen.

Die Vorschriften über die strafweise Entziehung des Rechtes, Lehrlinge zu halten, enthält § 133 a.

§ 98 a.

Lehrzeit.

Die Lehrzeit darf, soferne diesfalls nicht die besonderen Bestimmungen des § 14 und § 114, lit. b)

Digitized by Google

beziehungsweise die auf Grund des § 23 (Alinea 1 und 2) im Verordnungswege oder im Gesetze vom 26. Dezember 1893, R. G. Bl. Nr. 193, vorgesehenen Anordnungen in Betracht kommen, bei nicht fabriksmäßigen Gewerben nicht weniger als zwei und nicht mehr als vier Jahre, bei fabriksmäßigen Gewerben jedoch nicht weniger als zwei und nicht mehr als drei Jahre betragen. Innerhalb dieser Zeitgrenzen hat die Festsetzung der Lehrzeit durch das Genossenschaftsstatut (§ 114, lit. b) und § 119 c, lit. f), beziehungsweise durch den Lehrvertrag zu erfolgen.

Bei einzelnen nicht fabriksmäßig betriebenen freien Gewerben kann der Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer gestatten, daß die Lehrzeit im Wege des Genossenschaftsstatuts auf ein Jahr herabgesetzt werde.

Hat der Lehrling einen Teil der Lehrzeit bei einem Lehrherrn bereits zurückgelegt, so ist im Falle des ordnungsmäßigen Übertrittes zu einem anderen Lehrherrn dieser Teil der Lehrzeit in die Gesamtdauer der Lehrzeit einzurechnen.

§ 99.

Aufnahme der Lehrlinge.

Die Aufnahme der Lehrlinge hat auf Grund eines besonderen Vertrages zu geschehen, der binnen vier Wochen nach Beginn des Lehrverhältnisses schriftlich abzuschließen ist. Ein Exemplar desselben ist sofort nach Abschluß der Genossenschaftsvorstehung oder, wenn der Lehrherr keiner Genossenschaft angehört, der Gemeindebehörde einzusenden und in dem hiefür bestimmten Protokollbuche zu verzeichnen.

Der Lehrvertrag ist stempel- und gebührenfrei.

Derselbe muß enthalten:

1. den Namen und das Alter des Lehrherrn, das Gewerbe, welches er betreibt und den Aufenthaltsort desselben;

2. den Namen (Vor- und Zunamen), das Alter und den Wohnort des Lehrlings;

3. soferne es sich um einen minderjährigen Lehrling handelt, den Namen, die Beschäftigung und den Wohnort seiner Eltern, seines Vormundes oder sonstigen gesetzlichen Vertreters;

4. das Datum des Vertrages und die Dauer des Vertragsverhältnisses;

5. die Bestimmung, daß insbesondere — unbeschadet der den beiden Kontrahenten obliegenden, sonstigen gesetzlichen Verpflichtungen — der Gewerbeinhaber sich verpflichtet, den Lehrling in den Fertigkeiten des von ihm zu erlernenden Gewerbes zu unterweisen oder durch einen hiezu befähigten Stellvertreter unterweisen zu lassen, und daß der Lehrling zur fleißigen Verwendung in diesem Gewerbe verhalten ist;

6. die Bedingungen der Aufnahme in Betreff des Lehrgeldes oder etwaigen Lohnes, der Verköst-

Digitized by Google

gung, der Bekleidung, der Wohnung, der Dauer der Lehrzeit und der genossenschaftlichen Aufding- und Freisprechgebühr.

Die wesentlichsten Vertragsbedingungen sind von der Gemeindebehörde in das Arbeitsbuch aufzunehmen.

Gewerbeinhaber, welche bei der Aufnahme von Lehrlingen sich nicht an diese Bestimmungen halten, machen sich einer Übertretung der Gewerbeordnung schuldig.

§ 99 b.

Pflichten des Lehrlings.

Der Lehrling ist dem Lehrherrn zur Folgsamkeit, Treue und Verschwiegenheit, zu Fleiß und anständigem Betragen verpflichtet und muß sich nach dessen Anweisung im Gewerbe verwenden.

Ein minderjähriger Lehrling ist der väterlichen Zucht des Lehrherrn unterworfen, dessen Schutz und Obsorge er genießt.

Die Lehrlinge sind, insoferne sie den gewerblichen Fortbildungs- oder einen andern, mindestens gleichwertigen Unterricht noch nicht mit Erfolg absolviert haben, verpflichtet, die bestehenden allgemein gewerblichen Fortbildungsschulen (beziehungsweise Vorbereitungskurse), sowie die fachlichen Fortbildungsschulen in der durch den bezüglichen Lehrplan vorgeschriebenen Weise bis zur vollständigen Erreichung des Lehrzieles regelmäßig zu besuchen.

Für jene Lehrlinge, welche durch eigenes Verschulden einen genügenden Unterrichtserfolg nicht erreichen oder im Disziplinarwege von dem Schulunterrichte zeitweilig ausgeschlossen werden, kann seitens der Gewerbebehörde auf Grund der von dem betreffenden Schulaufsichtsorgane erstatteten Anzeige die statuten- oder vertragsmäßig festgesetzte regelmäßige Dauer der Lehrzeit verlängert werden.

Eine Verlängerung der Lehrzeit tritt ferner dann ein, wenn der Lehrling die vorgeschriebene Lehrlingsprüfung vor Beendigung der Lehrzeit nicht bestanden hat.

Die Dauer der im Sinne der vorstehenden Bestimmungen verlängerten Lehrzeit darf jedoch in keinem Falle mehr als ein halbes Jahr betragen.

§ 100.

Pflichten des Lehrherrn.

Der Lehrherr hat sich die gewerbliche Ausbildung des Lehrlings angelegen sein zu lassen und ihm die erforderliche Zeit und Gelegenheit durch Verwendung zu andern Dienstleistungen (§ 76) nicht zu entziehen.

Ihm, beziehungsweise seinem Stellvertreter obliegt die Überwachung der Sitten und der Aufführung des minderjährigen Lehrlings in und außer der Werkstätte; er hat denselben zur Arbeitsamkeit, zu guten Sitten und zur Erfüllung der religiösen Pflichten zu

Digitized by Google

verhalten; er hat ferner jede Mißhandlung desselben zu unterlassen, ihn gegen solche von Seite der Arbeits- und Hausgenossen zu schützen und dafür Sorge zu tragen, daß dem Lehrlinge nicht Arbeitsverrichtungen wie Transportierung von Lasten u. dgl. in einer solchen Art und Dauer zugewiesen werden, daß sie seinen physischen Kräften nicht angemessen sind.

Der Lehrherr, beziehungsweise sein Stellvertreter, ist weiter verpflichtet, jenen Lehrlingen, welche den gewerblichen Fortbildungs- oder einen andern mindestens gleichwertigen Unterricht noch nicht erfolgreich absolviert haben, die zum Besuche der im § 99 b, Alinea 3, erwähnten Anstalten erforderliche Zeit bis zur vollständigen Erreichung des Lehrzieles einzuräumen, sie zum Besuche dieser Schulen zu verhalten und die Überwachung des regelmäßigen Schulbesuches durch die An- und Abmeldung der Lehrlinge bei der Schulleitung zu ermöglichen.

Im Falle der Erkrankung oder des Entlaufens des minderjährigen Lehrlings und bei andern wichtigen Vorkommnissen hat der Lehrherr die Eltern, Vormünder oder sonstigen Angehörigen desselben, sowie die Genossenschaft hievon sofort zu benachrichtigen.

Wenn der Lehrherr durch sein Verschulden eine mehr als 14tägige Verzögerung der Aufdingung oder Freisprechung des Lehrlings herbeiführt, begeht er eine Übertretung der Gewerbeordnung.

§ 100 a.

Bestimmung des Zahlenverhältnisses der Lehrlinge.

Soweit für einzelne Gewerbe keine Bestimmungen über das Verhältnis der Zahl der Lehrlinge zu jener der Gehilfen im Wege des Genossenschaftsstatutes getroffen werden, kann der Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer dieses Zahlenverhältnis im Verordnungswege festsetzen. Diese Festsetzung kann im allgemeinen oder für bestimmte Bezirke erfolgen.

§ 103 a.

Gehört der Lehrling einer Genossenschaft an, so ist es in den Fällen, wo das Lehrverhältnis ohne Verschulden des Lehrlings vor Ablauf der Lehrzeit aufgelöst wurde, Aufgabe der Genossenschaft, für die weitere Unterbringung des Lehrlings bei einem andern zur Genossenschaft gehörigen Lehrherrn tunlichst Sorge zu tragen.

Bei Abschluß des neuen Lehrvertrages ist die bereits zurückgelegte Lehrzeit entsprechend einzurechnen.

Die Genossenschaft ist überdies verpflichtet, in den nach § 101, 102, 102a und 103 eintretenden Fällen, wenn die Erklärung des gesetzlichen Vertreters des minderjährigen Lehrlings nicht rechtzeitig zu beschaffen ist, diese Erklärung zu ersetzen.

§ 104.

Lehrzeugnis und Lehrbrief.

Bei Auflösung des Lehrverhältnisses hat der Lehrherr dem Lehrlinge ein Zeugnis über die zugebrachte Lehrzeit, sein Betragen während derselben und die gewonnene Ausbildung im Gewerbe auszustellen.

Im Falle der Auflösung durch ordnungsmäßige Beendigung des Lehrverhältnisses ist, wenn der Lehrherr einer Genossenschaft angehört, von der Genossenschaftsvorstehung unter Benützung des Lehrzeugnisses, beziehungsweise der Lehrzeugnisse, des Abgangszeugnisses der Fortbildungsschule, des Zeugnisses über die mit Erfolg abgelegte Lehrlingsprüfung sowie der seitens der Genossenschaft gemäß § 114 gemachten Wahrnehmungen ein Lehrbrief auszustellen.

In beiden obgedachten Fällen ist der wesentliche Inhalt der Bescheinigung in das Arbeitsbuch einzutragen und von der Ortspolizeibehörde kosten- und stempelfrei zu beglaubigen.

Lehrlingsprüfung bei handwerksmäßigen Gewerben.

§ 104 b.

Die Genossenschaften haben Vorsorge zu treffen, daß die in handwerksmäßigen Gewerben verwendeten Lehrlinge sich am Ende der Lehrzeit einer Lehrlingsprüfung unterziehen, welche den Nachweis zu erbringen hat, daß der Lehrling sich die in dem betreffenden Gewerbe erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten angeeignet hat.

Die Lehrlingsprüfung ist vor der von der betreffenden Genossenschaft gebildeten Prüfungskommission abzulegen, doch können die beteiligten Genossenschaften im gegenseitigen Einvernehmen auch die Bestimmung treffen, daß ihre Lehrlinge die Lehrlingsprüfung vor der für das betreffende handwerksmäßige Gewerbe bei einer dieser Genossenschaften gebildeten Prüfungskommission abzulegen haben.

Die Prüfungskommission besteht aus einem Vorsitzenden und mindestens zwei Beisitzern. Der Vorsitzende wird von der Gewerbebehörde nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer auf drei Jahre bestellt. Von den Beisitzern wird die Hälfte von der Genossenschaftsvorstehung aus der Mitte der Gewerbeinhaber, die andre Hälfte vom Gehilfenausschusse aus der Zahl der Gehilfen von Fall zu Fall bestellt. Die Beisitzer müssen der Gewerbekategorie des Lehrlings oder doch einer verwandten Gewerbekategorie angehören.

§ 104 c.

Der Vorgang bei der Prüfung, die Grundzüge für den Umfang und die Art des Prüfungsstoffes,

Digitized by Google

sowie die Höhe der Prüfungstaxe werden durch besondere Prüfungsordnungen geregelt, welche für die einzelnen Genossenschaften nach den verschiedenen Kategorien handwerksmäßiger Gewerbe von der politischen Landesbehörde über Antrag der Genossenschaften und nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer erlassen werden.

Die Kosten der Prüfung werden von der Genossenschaft getragen, welcher die Prüfungstaxen zufließen. Die für die Prüfung angefertigten Arbeiten sind öffentlich auszustellen.

§ 104 d.

Der Lehrling hat das Gesuch um Zulassung zur Prüfung an die Prüfungskommission zu richten und seinem Gesuche das Lehrzeugnis und sofern er zum Besuche einer Fortbildungsschule (§ 99 b, Absatz 3) verpflichtet war, die Zeugnisse über den Schulbesuch beizulegen.

Die Prüfungskommission hat über das Ergebnis der Prüfung ein stempelfreies Zeugnis kostenlos auszustellen, welches im Falle günstigen Erfolges in den Lehrbrief (§ 104) einzutragen ist.

Wird die Prüfung nicht bestanden, so hat die Prüfungskommission unter Bedachtnahme auf die Vorschrift des § 99 b, Alinea 6, den Termin für die Wiederholung der Prüfung anzuberaumen.

Nach Ablauf der höchstzulässigen Verlängerung der Lehrzeit kann ebenso wie in jenem Falle, wo der Lehrling infolge der seitens seiner Genossenschaft unterlassenen Vorsorge für die Vornahme der Lehrlingsprüfung nicht in der Lage war, diese Prüfung rechtzeitig abzulegen, die Ausfolgung des Lehrbriefes aus dem Grunde der nicht bestandenen Prüfung nicht verweigert werden.

3. Besondere Vorschrift.

§ 105.

Die auf Grund des § 74 a, Alinea 3, ferner des Artikels VI und VII des an Stelle des § 75 getretenen Gesetzes vom 16. Jänner 1895, R. G. Bl. Nr. 21, des § 94, Alinea 4, des § 95, Alinea 2, des § 96 a, Alinea 2, 3 und 4 und des § 96 b, Alinea 4, zu bewilligenden Ausnahmen sind in jedem einzelnen Falle in den Amtsblättern kundzumachen und alljährlich zur Kenntnis des Reichsrates zu bringen.

§ 107 (Alinea 2).

Insbesondere hat er die etwa festgesetzte Inkorporationsgebühr (§ 126, lit. m) zu entrichten und den Erlag derselben schon bei der Anmeldung des Gewerbes, beziehungsweise bei der Bewerbung um ein konzessioniertes Gewerbe auszuweisen. Wenn er die Gewerbeberechtigung nicht erlangt, ist die Genossenschaft verpflichtet, ihm die entrichtete Gebühr zurückzuerstatten.

§ 108.

Die Verpflichtung zur Teilnahme an der Genossenschaft im Sinne der §§ 106 und 107 tritt für die Inhaber jener Gewerbeunternehmungen nicht ein, welche fabriksmäßig betrieben werden. Doch sind dieselben berechtigt, der für die betreffende Gewerbekategorie bestehenden Genossenschaft mit Zustimmung der letzteren als Mitglieder beizutreten. Falls dieselben Niederlagen zum Zwecke des Verkaufes ihrer Artikel halten, sind sie auch berechtigt, bezüglich dieser Verkaufsniederlagen der für die Handelsgewerbe des betreffenden Ortes bestehenden Genossenschaft mit Zustimmung der letzteren beizutreten. In beiden Fällen haben sie die gleichen Rechte und Pflichten wie die übrigen Mitglieder der Genossenschaft und sind die von ihnen beschäftigten Hilfsarbeiter, beziehungsweise die von ihnen in der betreffenden Verkaufsniederlage beschäftigten Hilfsarbeiter als Angehörige der Genossenschaft zu behandeln.

Die Mitgliedschaft der einer Genossenschaft auf Grund der vorstehenden Bestimmungen beigetretenen Gewerbeunternehmungen kann im beiderseitigen Einvernehmen wieder aufgehoben werden. Wird ein solches Einvernehmen nicht erzielt, so kann jeder der beiden Teile den Antrag auf Aufhebung der Mitgliedschaft bei der Gewerbebehörde stellen, welche hierüber nach Anhörung beider Teile entscheidet.

§ 110.

Die bestehenden Genossenschaften haben ihre Statuten den Bestimmungen dieses Gesetzes anzupassen. Wenn dieselben das Gesuch um Genehmigung der betreffenden ordnungsmäßig beschlossenen Statutenänderungen nicht binnen sechs Monaten nach Inkrafttreten dieses Gesetzes bei der politischen Landesbehörde einbringen, hat die letztere diejenigen Änderungen, welche behufs Anpassung der Statuten an die Bestimmungen des Gesetzes notwendig sind, ohne Rücksicht auf etwaige gegenteilige Beschlüsse der Genossenschaft von Amts wegen vorzunehmen.

Die landesüblichen Benennungen (Gremien, Gilden, Innungen u. dgl.) können beibehalten werden.

§ 111.

Auch mehrere bisher gesondert bestehende Genossenschaften können im gegenseitigen Einvernehmen durch den Ausspruch der politischen Landesbehörde nach Einvernehmung der Handels- und Gewerbekammer zu einer Genossenschaft vereinigt werden.

Ebenso können bei jenen Genossenschaften, welche verschiedenartige Gewerbe umfassen, im gegenseitigen Einvernehmen oder über Begehren der Mehrheit der einer Gewerbekategorie oder verwandten Gewerbekategorien angehörigen Mitglieder diese Gewerbekategorien aus der bisherigen Genossenschaft aus-

Digitized by Google

geschieden und unter der Voraussetzung, daß die Bedingungen zur Erreichung der genossenschaftlichen Zwecke vorhanden sind, als selbständige Genossenschaften errichtet oder einer schon bestehenden Genossenschaft einverleibt werden.

Sobald ein derartiges Ausscheidungs- beziehungsweise Einverleibungsbegehren vorliegt, sind über dasselbe die beteiligten Genossenschaften einzuvernehmen, welche nach Befragung einer zu diesem Zwecke eigens einzuberufenden Genossenschaftsversammlung ihre Äußerung binnen sechs Wochen der Gewerbebehörde erster Instanz zu übermitteln haben, widrigenfalls ohne Anhörung dieses Gutachtens mit der Entscheidung vorzugehen ist.

§ 111 a.

Behufs Bildung von Genossenschaften für einzelne Gewerbekategorien oder für verwandte Gewerbekategorien können auch von Amts wegen Änderungen an dem Umfange der Genossenschaften, sowohl in Bezug auf die zugewiesenen Gewerbekategorien als in Bezug auf den territorialen Sprengel verfügt werden. Die Entscheidung erfolgt durch die politische Landesbehörde nach Einvernehmung der Handels- und Gewerbekammer, sowie der beteiligten Genossenschaften und Gewerbetreibenden. Mit der bezüglichen Entscheidung hat die politische Landesbehörde auch die durch diese Zuweisungen erforderlich gewordenen Änderungen der Statuten der betreffenden Genossenschaft von Amts wegen zu bewirken.

§ 112.

Zuweisung.

Einzelne bisher in keine Genossenschaft eingereihte Gewerbekategorien können von der politischen Landesbehörde nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer und der betreffenden Genossenschaften einer der bestehenden Genossenschaften zugewiesen werden.

Einer Genossenschaft, welche ein einzelnes oder mehrere verwandte Gewerbe umfaßt, dürfen solche Gewerbe, welche mit dem in die Genossenschaft einbezogenen Gewerben nicht verwandt sind, nicht zugewiesen werden.

Gleichzeitig mit der Zuweisung hat die politische Landesbehörde die so erforderlich gewordene Änderung der Statuten der betreffenden Genossenschaft von Amts wegen zu bewirken.

Insofern sich bezüglich einzelner Gewerbe Zweifel darüber ergeben, zu welcher der bestehenden Genossenschaften dieselben gehören, hat die Gewerbebehörde nach Anhörung der Handels- und Gewerbe-

Digitized by Google

kammer und der betreffenden Genossenschaften diesfalls unter Bedachtnahme auf die Genossenschaftsstatuten die Entscheidung zu fällen.

Zwecke.

§ 114.

Der Zweck der Genossenschaft besteht in der Pflege des Gemeingeistes, in der Erhaltung und Hebung der Standesehre, sowie in der Förderung der wirtschaftlichen, humanitären und Bildungsinteressen ihrer Mitglieder und Angehörigen.

Die Förderung der humanitären Interessen kann insbesondere durch Gründung von Kranken- und Unterstützungskassen, beziehungsweise Unterstützungsfonds für die Mitglieder und Angehörigen, sowie durch Übernahme der Vermittlung von Versicherungen für die Mitglieder bei einer bestehenden Versicherungsanstalt; die Förderung der wirtschaftlichen Interessen durch Einführung des gemeinschaftlichen Maschinenbetriebes und verbesserter Erzeugungsarten, durch Errichtung von Rohstofflagern, Verkaufshallen, Musterlagern, Vorschußkassen u. s. w.; die Förderung der Bildungsinteressen durch Errichtung und Unterstützung gewerblicher Unterrichtsanstalten (Fach- und Fortbildungsschulen, Lehrwerkstätten u. dgl.), durch Veranstaltung von fachlichen Lehrkursen für Mitglieder und Angehörige, von Lehrlingsarbeitenausstellungen u. s. w. erfolgen.

Insbesondere obliegt der Genossenschaft:

a) Die Führung einer ordentlichen Evidenz über die Mitglieder und Angehörigen der Genossenschaft sowie die Sorge für die Erhaltung geregelter Zustände zwischen den Gewerbeinhabern und ihren Gehilfen, besonders in Bezug auf den Arbeitsverband, sowie die Errichtung und Erhaltung von Genossenschaftsherbergen und die Arbeitsvermittlung;

b) die Vorsorge für ein geordnetes Lehrlingswesen durch Erlassung von der behördlichen Genehmigung zu unterbreitenden Bestimmungen, soweit in diesem Gesetze keine besonderen Vorschriften enthalten sind, und zwar:

über die Bedingungen für das Halten von Lehrlingen überhaupt, sowie über das Verhältnis der letzteren zur Zahl der Gehilfen im Gewerbe;

über die fachliche und religiös-sittliche Ausbildung der Lehrlinge;

über die Lehrzeit, die Lehrlingsprüfungen;

über die Überwachung der Einhaltung der vorstehenden Bestimmungen durch die Genossenschaft;

c) die Bestätigung der Lehrzeugnisse und die Ausstellung der Lehrbriefe;

Digitized by Google

d) die Fürsorge für erkrankte Lehrlinge;

e) die Beaufsichtigung der von der Genossenschaft errichteten oder subventionierten gewerblichen Unterrichtsanstalten (in dem durch das Schulstatut festgesetzten Umfange), Lehrkurse, Lehrlingsarbeitenausstellungen u. dgl.;

f) die Bestätigung der Arbeitszeugnisse der der Genossenschaft angehörigen Gehilfen;

g) die Vorsorge für die erkrankten Gehilfen durch Gründung von Krankenkassen oder den Beitritt zu bereits bestehenden Krankenkassen;

h) die Bildung eines schiedsgerichtlichen Ausschusses (§ 122, 123, 124) zur Austragung der zwischen den Genossenschaftsmitgliedern und ihren Hilfsarbeitern aus dem Arbeits-, Lehr- und Lohnverhältnisse entstehenden Streitigkeiten;

dann die Förderung der schiedsgerichtlichen Institution zur Austragung von Streitigkeiten zwischen den Genossenschaftsmitgliedern, zu welchem Zwecke sich auch mehrere Genossenschaften vereinigen können;

i) die alljährliche Erstattung von Berichten über alle jene Vorkommnisse innerhalb der Genossenschaft, welche für die Aufstellung einer Gewerbestatistik von Wesenheit sind.

Außer den in i) vorgeschriebenen regelmäßigen Berichten haben die Genossenschaften über die ihren Zweck berührenden Verhältnisse an die Behörden und an die Handels- und Gewerbekammer ihres Bezirkes über Verlangen Auskünfte und Gutachten zu erstatten und können in diesen Beziehungen auch aus eigenem Antriebe diese öffentlichen Organe behufs Förderung ihrer Zwecke in Anspruch nehmen.

§ 114 a.

Die Genossenschaften sind berechtigt, für den Bereich der Gewerbe ihrer Mitglieder innerhalb des Rahmens der gesetzlichen Vorschriften Bestimmungen über Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit der Hilfsarbeiter und über die Arbeitspausen, über die Zeit und die Höhe der Entlohnung der Hilfsarbeiter und über die Kündigungsfrist festzustellen. Diese Feststellung hat durch die Genossenschaftsversammlung im Einvernehmen mit der Gehilfenversammlung zu erfolgen und ist als Anhang der Statuten von der politischen Landesbehörde nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer zu genehmigen.

Die Beschlußfassung hat sowohl in der Genossenschaftsversammlung als auch in der Gehilfenversammlung mit Zweidrittelmajorität zu erfolgen. Mit der gleichen Stimmenmehrheit kann jede der beiden Versammlungen ihren Rücktritt von diesen Bestimmungen, soweit dieselben nicht für eine bestimmte Zeit festgestellt wurden, erklären. Der bezügliche Beschluß ist der politischen Landesbehörde zur Kenntnis mitzuteilen.

Digitized by Google

Die erwähnten Bestimmungen haben für den Fall, daß von den der Genossenschaft angehörigen Gewerbeinhabern mit ihren Hilfsarbeitern in dieser Beziehung nicht im Wege des Vertrages oder der Arbeitsordnung abweichende Vereinbarungen getroffen worden sind, für die Parteien rechtsverbindliche Geltung und schließen insofern die Anwendung der im § 77 enthaltenen Vorschriften aus.

§ 115.

Die Genossenschaften sind berechtigt, Aufnahme-(Inkorporations-)gebühren, welche von den Mitgliedern der Genossenschaft, dann Aufnahme-(Aufding-) und Freisprechgebühren, welche von den Lehrlingen zu entrichten sind, statutenmäßig vorzuschreiben und einzuheben, doch ist im Statute die Bestimmung zu treffen, daß Lehrlinge, welche selbst oder deren Eltern mittellos sind, von der Entrichtung der Aufnahme-(Aufding-) und Freisprechgebühr durch die Genossenschaft befreit werden können.

Für die richtige Abfuhr der Lehrlingsgebühren an die Genossenschaft haftet der Lehrherr.

Gewerbetreibende, welche aus einer Genossenschaft ausgeschieden und in eine andere Genossenschaft einverleibt werden, sind bis zur Höhe der an die bisherige Genossenschaft entrichteten Beträge von der neuerlichen Entrichtung der Aufnahme-(Inkorporations-)gebühr befreit. Im Wege des Genossenschaftsstatutes können auch die Witwe und die erbberechtigten Deszendenten des Inhabers eines freien Gewerbes von der neuerlichen Entrichtung der Aufnahmsgebühr befreit werden, wenn sie den Betrieb desselben Gewerbes nach dem Tode des Gewerbetreibenden anmelden und dieser Betrieb sich als Fortsetzung des früheren Unternehmens darstellt.

Die Höhe der in Alinea 1 erwähnten Gebühren wird von den politischen Landesbehörden nach Einvernehmung der Genossenschaften, welche hierüber den Beschluß der Genossenschaftsversammlung einzuholen haben, festgesetzt.

Die genannten Behörden sind auch berechtigt, den Betrag der in Alinea 1 erwähnten Gebühren, sofern dieselben unverhältnismäßig hoch bemessen erscheinen, unter Beobachtung des im vorstehenden Alinea bezeichneten Vorganges auf das entsprechende Maß herabzusetzen.

Von dem jährlichen Eingange an Inkorporationsgebühren dürfen höchstens drei Vierteile zu den laufenden Ausgaben der Genossenschaft verwendet werden, wogegen der Rest fruchtbringend anzulegen ist. Der Ertrag der Lehrlingsgebühren ist zur Gänze zu solchen Zwecken zu verwenden, welche der Ausbildung der Lehrlinge oder sonstigen Interessen derselben, mit Ausnahme der Krankenversicherung, zugute kommen.

Im übrigen werden die für die Erfordernisse der Genossenschaften mit Ausnahme der Beiträge für die Krankenkasse (§ 121) nötigen Geldmittel, soweit

Digitized by Google

solche nicht aus den Zinsen des vorhandenen Vermögens die Deckung erhalten, auf die Mitglieder der Genossenschaft (§ 106) nach dem statutenmäßig festgestellten Maßstabe umgelegt.

Die erwähnten Einkünfte der Genossenschaften, sowie die Ordnungsstrafen (§ 125) werden im Verwaltungswege eingetrieben.

§ 115 a.

Kranken- und Unterstützungskassen für Mitglieder.

Die im § 114, Alinea 2, erwähnten Kranken- und Unterstützungskassen für Mitglieder der Genossenschaften sind, soferne sie auf dem Grundsatze der Freiwilligkeit beruhen, nach den Vorschriften des Gesetzes vom 16. Juli 1892, R. G. Bl. Nr. 202, zu errichten.

Zulässigkeit der Einführung eines Versicherungszwanges, Umfang desselben und Art seiner Durchführung.

§ 115 b.

Die Genossenschaften können die Verpflichtung ihrer Mitglieder zur Versicherung auf Krankengeld oder auf Kranken- und Begräbnisgeld beschließen.

Eine Verpflichtung zur Versicherung auf unentgeltliche ärztliche Hilfe oder auf Begräbnisgeld allein ist unzulässig.

In dem betreffenden Beschlusse ist die Höhe und Bezugsdauer des Krankengeldes, beziehungsweise die Höhe des Begräbnisgeldes festzusetzen; es darf jedoch das Krankengeld wöchentlich 28 K, das Begräbnisgeld 400 K nicht übersteigen.

§ 115 c.

Zur Giltigkeit des im § 115 b erwähnten Beschlusses ist die ordnungsmäßige Einberufung der Genossenschaftsversammlung, die Ankündigung des wesentlichen Inhaltes des zu fassenden Beschlusses, die Anwesenheit von mindestens drei Viertel aller stimmberechtigten Genossenschaftsmitglieder und die Zustimmung von mindestens drei Viertel der Anwesenden erforderlich.

Der Beschluß bedarf überdies der Genehmigung der politischen Landesbehörde.

Die Genehmigung des Beschlusses auf Einführung eines Versicherungszwanges kann von der vorherigen Errichtung eines Unterstützungsfonds nach § 115 w abhängig gemacht werden.

Die Bestimmungen des ersten Absatzes finden auch auf Beschlüsse Anwendung, durch welche ein eingeführter Versicherungszwang innerhalb der zulässigen Grenzen (§ 115 b) erweitert, geändert oder aufgehoben werden soll.

Digitized by Google

§ 115 d.

Der ordnungsmäßig gefaßte und genehmigte Beschluß ist für alle Mitglieder der Genossenschaft bindend; die Versicherungspflicht besteht jedoch nicht für solche Mitglieder, welche bei einer anderen Genossenschaft bereits versicherungspflichtig sind, solange der Versicherungszwang bei der letzteren Genossenschaft besteht.

§ 115 e.

Die Versicherungspflicht erlischt mit dem Verluste der Mitgliedschaft zur Genossenschaft. Solchen Personen kann jedoch die freiwillige Fortsetzung der Versicherung gestattet werden.

§ 115 f.

Die zur Erfüllbarkeit der Versicherungsleistungen erforderlichen Mittel sind durch entsprechende regelmäßige, im vorhinein zu zahlende Beiträge der Mitglieder aufzubringen.

Die rückständigen Mitgliedsbeiträge können im Verwaltungswege eingetrieben werden.

§ 115 g.

Ist ein Mitglied widerrechtlich in den Genuß einer Leistung gelangt, so ist ihm dieselbe sofort zu entziehen. Die ungebührlich bezogenen Beträge sind unbeschadet der strafrechtlichen Verfolgung zurückzuerstatten. Der Rückersatz der widerrechtlich bezogenen Leistung kann auch im Wege der Erhöhung des Beitrages bis auf dessen doppelten Betrag gefordert werden.

Auf die Einbringung des Ersatzes hat die Bestimmung des § 115 f, Absatz 2, Anwendung zu finden.

§ 115 h.

Die Durchführung der Zwangsversicherung hat durch zu diesem Zwecke zu errichtende Kassen zu erfolgen.

In der Regel ist von jeder Genossenschaft eine solche Kasse zu errichten. Es können sich jedoch auch mehrere Genossenschaften, soferne sie übereinstimmende Versicherungsverpflichtungen beschlossen haben, mit staatlicher Genehmigung zur Errichtung einer gemeinschaftlichen Kasse vereinigen.

Die Erteilung der Genehmigung steht der politischen Landesbehörde zu. Wenn es sich um Genossenschaften desselben politischen Bezirkes oder mehrerer politischen Bezirke desselben Kronlandes handelt, erteilt die politische Landesbehörde dieses Landes, sonst jene, in deren Verwaltungsgebiet die Kasse ihren Sitz haben soll, die Genehmigung.

Unter denselben Voraussetzungen ist den Genossenschaften auch der Beitritt zu einer bereits bestehenden Kasse gestattet.

§ 115 i.

Die im § 115 h erwähnten Kassen können in ihrem Namen Rechte erwerben und Verbindlichkeiten eingehen, vor Gericht klagen und geklagt werden.

Ihr ordentlicher Gerichtsstand ist das sachlich zuständige Gericht, in dessen Sprengel die Kasse ihren Sitz hat.

Die Gebarung und Verwaltung ist unabhängig von jener der Genossenschaften selbst und der bei diesen etwa sonst bestehenden Institutionen.

Für alle Verbindlichkeiten der Kasse haftet den Kassengläubigern nur das Vermögen der Kasse.

§ 115 k.

Für jede Kasse ist ein Statut aufzustellen. Dieses Statut, dessen erste Festsetzung von der Genossenschaft, beziehungsweise von den Genossenschaften zu beschließen ist, sowie jede Änderung desselben bedarf der Genehmigung der nach § 115 h berufenen politischen Landesbehörde.

Das Statut hat insbesondere zu enthalten:

1. Namen, Zweck und Sitz der Kasse;

2. Bestimmungen über die Mitgliedschaft;

3. die Höhe der von den Mitgliedern an die Kasse zu entrichtenden Beiträge;

4. die Bedingungen, die Art und den Umfang der Versicherungsleistungen;

5. Bestimmungen über die Zusammensetzung, Bestellung, Beschlußfähigkeit, die Art der Beschlußfassung und den Wirkungskreis des Vorstandes und des Überwachungsausschusses, die Dauer ihres Mandates und den Ersatz von Mitgliedern im Falle von Abgängen;

6. Bestimmungen über die Zusammensetzung, Berufung, Beschlußfähigkeit, die Art der Beschlußfassung und den Wirkungskreis der Generalversammlung, sowie die Stimmberechtigung in derselben;

7. Bestimmungen über die Vertretung der Kasse nach außen und die Formen rechtsverbindlicher Akte und Kundmachungen;

8. Bestimmungen über die Schlichtung von Streitigkeiten aus dem Kassenverhältnisse;

9. Bestimmungen über die freiwillige Fortsetzung von Versicherungen (§ 115 e und u), eventuell

10. die Zahl und die Art der Wahl und die Dauer der Funktionsperiode der Delegierten für die Delegiertenversammlung (§ 115 o).

§ 115 l.

Die Verwaltung der Kasse wird vom Vorstande und von der Generalversammlung besorgt.

Als Kassevorstand hat, sofern die Kasse nur für eine Genossenschaft besteht und die Generalversamm-

Digitized by Google

lung nicht besondere Funktionäre bestellt, die Genossenschaftsvorstehung, als Generalversammlung die Genossenschaftsversammlung zu fungieren.

Sofern bei der Kasse die Mitglieder mehrerer Genossenschaften versichert sind (§ 115 h, Absatz 2), ist die Zusammensetzung des Vorstandes und der Generalversammlung in dem Kassenstatut besonders zu regeln.

§ 115 m.

Dem Vorstande obliegt die gesamte Geschäftsführung und Vertretung der Kasse, soweit hiezu nicht die Generalversammlung berufen ist.

Die Vorstandsmitglieder verwalten ihr Amt als Ehrenamt, doch sind ihnen bare Auslagen zu ersetzen; auch können denselben für Arbeiten, welche eine größere Mühewaltung erfordern, angemessene Vergütungen gewährt werden.

§ 115 n.

Zur Kontrolle der Geschäftsgebarung der Kasse ist ein Überwachungsausschuß zu bestellen. Die Mitglieder dieses Ausschusses dürfen nicht zugleich Mitglieder des Vorstandes sein.

§ 115 o.

Die Generalversammlung besteht aus den stimmberechtigten Mitgliedern oder aus Delegierten, welche aus der Mitte der stimmberechtigten Mitglieder zu wählen sind.

Die Generalversammlung muß aus Delegierten bestehen, wenn die Kasse mehr als 500 Mitglieder zählt.

Die Dauer der Funktionsperiode der Delegierten darf drei Jahre nicht überschreiten.

Die Anzahl der Delegierten muß wenigstens dreimal so groß als die Zahl der Vorstandsmitglieder sein.

§ 115 p.

Die Generalversammlung hat jährlich mindestens einmal zusammenzutreten.

Der Generalversammlung ist jedenfalls vorbehalten:

1. Die Beschlußfassung über den Jahresbericht des Vorstandes, sowie über seine Entlastung;

2. die Beschlußfassung über etwaige Änderungen der Statuten;

3. die Beschlußfassung darüber, ob und in welcher Höhe den Vorstandsmitgliedern für bestimmte Arbeiten Vergütungen zu gewähren sind (§ 115 m);

4. die Beschlußfassung über die Modalitäten der Auflösung;

Digitized by Google

5. die Systemisierung des besoldeten Hilfspersonales.

§ 115 q.

Die Kassen haben alljährlich einen Rechnungsabschluß, bestehend aus einer Betriebsrechnung und einem Vermögensausweise, ferner Ausweise über die Bewegung des Versicherungsstandes und die eingetretenen Versicherungsfälle aufzustellen. Diese Nachweisungen sind der Aufsichtsbehörde alljährlich bis 31. März vorzulegen.

Der Handelsminister ist berechtigt, besondere Vorschriften bezüglich dieser Nachweisungen zu erlassen.

Als Kassenjahr hat das Kalenderjahr zu gelten.

§ 115 r.

Die Kassen haben einen Reservefonds in der Höhe der zweifachen durchschnittlichen Jahresausgabe der letzten fünf Rechnungsjahre anzusammeln und, falls er unter die bezeichnete Höhe gesunken sein sollte, wieder bis zu dieser Höhe zu ergänzen. Solange der Reservefonds diesen Betrag nicht erreicht, sind für denselben mindestens zwei Zehnteile der Mitgliedsbeiträge für jedes Rechnungsjahr zurückzulegen.

Ergibt sich aus fünf aufeinander folgenden Rechnungsabschlüssen, daß die Einnahmen zur Deckung der übernommenen Verpflichtungen und zur Ansammlung der Reserve nicht ausreichen, so ist, falls das Mißverhältnis sich nicht durch andere geeignete Maßnahmen beheben läßt, die Abhilfe entweder durch eine entsprechende Erhöhung der Beiträge oder eine Minderung der Leistungen oder endlich durch eine Verbindung beider Maßnahmen zu treffen.

§ 115 s.

Der Reservefonds der Kassen darf nur angelegt werden:

1. in zur Anlage von Pupillarvermögen geeigneten inländischen Wertpapieren;

2. in der k. k. Postsparkasse oder in einer nach dem Sparkassenregulative eingerichteten Sparkasse.

Das den Reservefonds übersteigende Kassavermögen kann auch angelegt werden:

3. in inländischen pupillarsicheren Hypotheken;

4. in inländischen zinstragenden Realitäten; doch ist die Belehnung von Realitäten nur an erster Stelle zulässig und darf die zu erwerbende Realität im Zeitpunkte ihres Ankaufes nicht über ein Drittel des Schätzungswertes belastet sein, beziehungsweise auch später nicht über dieses Ausmaß belastet werden.

§ 115 t.

Die Gebarung der Kasse steht unter der Aufsicht der Gewerbebehörde. Dieselbe ist berechtigt, jederzeit in alle Bücher und Rechnungen der Kasse Einsicht zu

Digitized by Google

nehmen und die Kasse zu skontrieren; sie ist verpflichtet, die genaue Befolgung der Statuten zu überwachen.

Der Handelsminister ist berechtigt, den Kassenvorstand seiner Funktionen zu entheben und die Geschäftsführung und Vertretung der Kasse bis zur Neuwahl des Kassenvorstandes provisorisch einem Verwalter zu übertragen, eventuell auch die Kasse aufzulösen.

§ 115 u.

Der Beschluß der Genossenschaft auf Aufhebung des Versicherungszwanges hat, soferne für diese Genossenschaft eine besondere Kasse besteht, die Wirkung der Auflösung der Kasse, in allen anderen Fällen jene des Ausschlusses der Mitglieder aus der gemeinschaftlichen Kasse. Solchen Mitgliedern kann jedoch die freiwillige Fortsetzung der Versicherung gestattet werden.

§ 115 v.

Übergangsbestimmungen.

Die beim Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits als Träger einer Zwangsversicherung bestehenden Meisterkranken- und Unterstützungskassen haben ihre Einrichtungen diesem Gesetze binnen längstens zwei Jahren anzupassen.

§ 115 w.

Unterstützungsfonds.

Die im § 114, Absatz 2, erwähnten Unterstützungsfonds bilden einen Teil des Vermögens der Genossenschaft und werden aus den Einkünften der Genossenschaft, sowie durch besondere Zuwendungen dotiert. In diese Fonds fließen auch die über die Genossenschaftsmitglieder im Grunde des § 125 verhängten Geldstrafen.

Die Unterstützungsfonds dienen im allgemeinen zur Förderung der von den Genossenschaften verfolgten humanitären Zwecke.

Zu einer regelmäßigen Dotierung der Unterstützungsfonds können mit Genehmigung der Gewerbebehörde besondere Umlagen eingehoben werden.

Aus den erwähnten Fonds können insbesondere die von dürftigen Mitgliedern an die etwa im Sinne des § 115 h bestehenden Kassen zu leistenden Beiträge ganz oder teilweise bestritten werden, worüber im einzelnen Falle auf Grund der von der Genossenschaftsversammlung festgesetzten Bestimmungen die Genossenschaftsvorstehung entscheidet.

Digitized by Google

§ 115 x.

Errichtung von Unterstützungskassen, wirtschaftlichen Unternehmungen und Unterstützungsfonds.

Die Errichtung der im § 114, Alinea 2, erwähnten auf Freiwilligkeit beruhenden Kranken- und Unterstützungskassen und wirtschaftlichen Unternehmungen für Mitglieder sowie Unterstützungsfonds kann von der Genossenschaftsversammlung nur, nachdem der Gegenstand in der Tagesordnung dieser Versammlung genau angegeben und mit der Tagesordnung vorher gehörig verlautbart worden ist, mit einer Majorität von drei Vierteilen sämtlicher anwesenden Mitglieder beschlossen werden.

Die materielle Förderung dieser Einrichtungen aus den Mitteln der Genossenschaft sowie die Geschäftsteilnahme der letzteren an wirtschaftlichen Unternehmungen kann die Genossenschaftsversammlung mit der im Absatze 1 angegebenen Majorität nur dann beschließen, wenn die Anwesenheit einer Anzahl von Genossenschaftsmitgliedern in dem nachfolgend bezeichneten Verhältnisse protokollarisch bei der Abstimmung konstatiert wird. Dieses Verhältnis wird für Genossenschaften mit einer Mitgliederzahl:

bis zu einhundert mit fünfzig Prozent,

von einhundert bis fünfhundert mit vierzig Prozent, jedoch mindestens mit fünfzig Mitgliedern,

von fünfhundert bis tausend mit dreißig Prozent, jedoch mindestens mit zweihundert Mitgliedern und

über tausend mit zwanzig Prozent, jedoch mindestens mit dreihundert Mitgliedern festgesetzt.

Für die vorstehenden Bestimmungen ist jene Mitgliederzahl maßgebend, welche die Genossenschaft am Tage der Einberufung der Versammlung besitzt.

Kommt zu einer solchen Versammlung der Genossenschaft die beschlußfähige Anzahl ihrer Mitglieder nicht zusammen, so ist innerhalb des Zeitraumes von vier Wochen eine neue Versammlung mit derselben Tagesordnung einzuberufen, welche unter den vorstehenden Modalitäten jedoch nur dann giltige Beschlüsse fassen kann, wenn die Anwesenheit einer verhältnismäßigen Anzahl von Genossenschaftsmitgliedern, nämlich bei Genossenschaften mit einer Mitgliederzahl bis zu fünfhundert von dreißig Prozent und bei Genossenschaften mit einer größeren Mitgliederzahl von zwanzig Prozent konstatiert ist.

Auf diese Bestimmungen muß bei dieser neuen Einberufung ausdrücklich hingewiesen werden.

Die Beschlußfassung der Genossenschaft über die im Alinea 2 bezeichneten Gegenstände unterliegt der Genehmigung der politischen Landesbehörde.

Die Genehmigung ist nur dann zu versagen, wenn diese Beschlüsse gesetzwidrig zustande gekommen sind oder wenn die Genossenschaft Widmungen aus ihrem Vermögen in solchem Umfange machen will,

Digitized by Google

daß durch dieselben die Erfüllung der übrigen ihr gesetzlich zugewiesenen Zwecke unmöglich gemacht werden würde.

Zur Teilnahme an den im Alinea 1 erwähnten wirtschaftlichen Unternehmungen kann, außer in Fällen, wo derlei Anlagen aus öffentlichen Rücksichten errichtet oder angeordnet werden, kein Mitglied oder Angehöriger der Genossenschaft wider seinen Willen herangezogen werden.

§ 116.

Arbeitsvermittlung.

Die Genossenschaften haben zur Vermittlung von Arbeitsstellen für die in ihnen vertretenen Gewerbe geeignete Einrichtungen zu treffen und nähere Bestimmungen über die Geschäftsführung dieser Arbeitsvermittlung sowie über die mit der Geschäftsführung zu betrauenden Organe mittels eines besonderen Statutes festzusetzen. Für die Vermittlung von Arbeitsstellen darf von den Gehilfen eine Gebühr nicht eingehoben werden.

Das Statut ist von der Genossenschaftsversammlung nach gepflogenem Einvernehmen mit der Gehilfenversammlung zu beschließen und der politischen Landesbehörde zur Genehmigung vorzulegen.

Genossenschaften, welche nach dem jeweiligen Durchschnittsstande des letzten Jahres mindestens 200 Gehilfen als Angehörige besitzen, sind verpflichtet, die Beaufsichtigung der erwähnten Einrichtungen einem Ausschusse zu übertragen, welcher aus einer gleichen Anzahl von Genossenschaftsmitgliedern und Gehilfen zu bestehen hat.

Erstere werden von der Genossenschaftsversammlung, letztere von der Gehilfenversammlung gewählt.

Der jeweilige Obmann dieses Ausschusses und dessen Stellvertreter sind von den Mitgliedern des Ausschusses aus ihrer Mitte zu wählen. Kommt eine Wahl nach zweimaligem Wahlgange nicht zustande, so entscheidet das Los, und zwar in der Weise, daß zunächst der Obmann und sodann aus der anderen Berufsgruppe dessen Stellvertreter bestimmt wird. Die beiden haben nach statutarisch festzusetzenden Funktionsperioden abwechselnd den Vorsitz zu führen.

Sofern Genossenschaftsverbände (§ 130 c) eigene Arbeitsvermittlungseinrichtungen schaffen oder bereits geschaffen haben, ist zur Beaufsichtigung dieser Einrichtungen, unter Heranziehung der Vertreter der Gehilfenschaft ein Ausschuß einzusetzen. Die von der Verbandsversammlung festzustellenden Statuten über die Geschäftsführung und die mit derselben zu betrauenden Organe unterliegen der Genehmigung der politischen Landesbehörde. In Betreff der Einhebung von Gebühren seitens der Gehilfen gilt das im Alinea 1 Gesagte.

Digitized by Google

Soferne Genossenschaften einem Verbande angehören, welcher die Arbeitsvermittlung im Sinne des vorhergehenden Absatzes regelt, sind sie von der Verpflichtung, besondere Einrichtungen für die Arbeitsvermittlung zu treffen, befreit; das gleiche gilt auch dann, wenn sie die Besorgung der Arbeitsvermittlung einer für den öffentlichen Arbeitsnachweis bestehenden Anstalt übertragen.

Rekursrecht der Genossenschaften.

§ 116 a.

Den Genossenschaften steht das Recht des Rekurses gegen Entscheidungen und Verfügungen der Gewerbebehörden in den nachstehenden Fällen zu:

1. bei Ausfertigung eines Gewerbescheines für ein handwerksmäßiges oder bei Erteilung einer Konzession für ein konzessioniertes Gewerbe, falls die Genossenschaft gemäß den Vorschriften der §§ 14 f und 23 a rechtzeitig ein Gutachten erstattet hat und die Entscheidung der Gewerbebehörde nicht im Sinne dieses Gutachtens erfolgt ist;

2. bei Erteilung der Dispens behufs Antrittes eines verwandten handwerksmäßigen oder eines konzessionierten Gewerbes (§ 14 c, Alinea 1 und § 23 a, Alinea 2);

3. bei Erteilung der Dispens von der Beibringung des Lehrbriefes beziehungsweise Lehrzeugnisses (§ 14 c, Alinea 2);

4. bei Entscheidungen über den Umfang der Gewerberechte (§ 36), insoferne dieselben entgegen dem Gutachten der gehörten Genossenschaft erflossen sind;

5. bei der bezirksweisen Abgrenzung einzelner Gewerbe (§ 42), sowie bei Festsetzung von Maximaltarifen (§ 51);

6. bei den auf Grund des § 54, Alinea 2 erfolgenden gewerbepolizeilichen Regelungen einzelner Gewerbekategorien;

7. in allen inneren Genossenschaftsangelegenheiten (VII. Hauptstück der Gewerbeordnung) einschließlich des genossenschaftlichen Lehrlingswesens;

In Betreff der Gast- und Schankgewerbe enthalten die §§ 18 und 20 weitere Sonderbestimmungen.

§ 116 b.

Die Genossenschaft ist in den im vorstehenden Paragraphen erwähnten Fällen von der seitens der Gewerbebehörde getroffenen Entscheidung zu verständigen. Das Recht des Rekurses an die höhere Behörde steht der Genossenschaft, soweit gesetzlich keine kürzeren Rekursfristen vorgesehen sind, binnen der nach dem Gesetze vom 12. Mai 1896, R. G. Bl. Nr. 101, geltenden Fristen zu.

Digitized by Google

§ 116 c.

Das Recht der Einbringung des Rekurses steht der Genossenschaftsvorstehung (§ 119 d) zu, sofern nicht zufolge einer statutarischen Bestimmung der Genossenschaftsversammlung vorbehalten ist, über die Einbringung des Rekurses in einzelnen Fällen Beschluß zu fassen.

Mit jedem Rekurse ist auch ein vom Genossenschaftsvorsteher gefertigter Auszug aus dem Sitzungsprotokolle des Genossenschaftsausschusses, beziehungsweise der Genossenschaftsversammlung, vorzulegen.

§ 116 d.

Die rechtzeitige Einbringung des Rekurses hat in den Fällen des § 116 a, Punkt 1, 2 und 3, aufschiebende Wirkung.

Gegen zwei in den Fällen des § 116 a, Punkt 1, erflossene gleichlautende Entscheidungen steht der Genossenschaft kein weiterer Rekurs zu.

§ 116 e.

Jahresbericht und Schlußrechnung der Genossenschaft.

Alljährlich sind der Gewerbebehörde ein Bericht über die Jahresversammlung und die ordnungsmäßige Wahl der Genossenschaftsvorstehung, sowie eine mit den ordnungsmäßigen Behelfen versehene Schlußrechnung über die Einnahmen und Ausgaben der Genossenschaft vorzulegen, welche vom Genossenschaftsvorsteher und zwei Ausschüssen gefertigt sein muß.

§ 117.

Geschäftsführung der Genossenschaft.

Die Geschäfte der Genossenschaft werden besorgt:

a) durch die Genossenschaftsversammlung;

b) durch die Genossenschaftsvorstehung, welche aus dem Genossenschaftsausschusse unter der Leitung des Vorstehers besteht, dann

c) durch die nach Maßgabe des § 119 h etwa bestellten Vertrauensmänner.

§ 118.

Stimmrecht und Wählbarkeit.

Stimmberechtigt und wählbar in der Genossenschaft sind alle Mitglieder derselben.

Ausgeschlossen vom Stimmrechte und der Wählbarkeit sind:

a) diejenigen Gewerbetreibenden, welche und insolange sie infolge einer strafgerichtlichen Ver-

Digitized by Google

urteilung von der Wählbarkeit in die Gemeindevertretung ausgeschlossen sind;

b) jene Gewerbetreibenden, über deren Vermögen der Konkurs eröffnet worden ist, während der Dauer der Konkursverhandlung;

c) jene Gewerbetreibenden, denen das Gewerbe durch die Behörde entzogen wurde, während der ausgesprochenen Dauer der Entziehung;

d) jene Gewerbetreibenden, welche wegen Geistesschwäche oder wegen Verschwendung unter Kuratel stehen.

Die vorstehenden Bestimmungen finden rücksichtlich der Stimmenberechtigung und Wählbarkeit der Gehilfen sinngemäße Anwendung.

Mitglieder, welche mit der Zahlung der genossenschaftlichen Umlagen im Rückstande sind, können, solange dies der Fall ist, durch das Statut von der Teilnahme an der Abstimmung und von der Wählbarkeit in der Genossenschaft ausgeschlossen werden.

Zur Wählbarkeit für das Schiedsrichteramt insbesondere ist sowohl für die Gewerbetreibenden als auch für die Gehilfen das zurückgelegte 24. Lebensjahr erforderlich und es müssen die Gehilfen, um in den sonstigen Fällen stimmberechtigt und wählbar zu sein, das 18. Lebensjahr zurückgelegt haben.

Genossenschaftsversammlung.

§ 119.

Die Genossenschaftsversammlung besteht aus ämtlichen stimmberechtigten Mitgliedern.

Dieselben haben ihr Stimmrecht persönlich auszuüben; Bevollmächtigte sind in der Genossenschaftsversammlung nicht zuzulassen.

Bei Genossenschaften, welche mehr als 500 Mitglieder zählen, ist die Genossenschaftsversammlung, sofern sie nicht Wahlen vorzunehmen oder über die in den §§ 115 b und 115 x angeführten Angelegenheiten Beschluß zu fassen, sondern über andere Gegenstände zu beraten hat, aus Delegierten zu bilden.

Das Statut hat die näheren Bestimmungen über die Zahl der Delegierten und deren Wahl zu enthalten.

Die Anzahl der Delegierten muß wenigstens fünf Prozent der Genossenschaftsmitglieder betragen und mindestens dreimal so groß, als die Zahl der Mitglieder der Genossenschaftsvorstehung sein.

Dem Ausschusse der Gehilfenversammlung steht es zu, in die Genossenschaftsversammlung die statutenmäßig festgesetzte Zahl von Gehilfen (2—6) abzuordnen.

Dieselben sind berechtigt, an der Verhandlung jener Gegenstände, welche die Interessen der Genossen-

Digitized by Google

schaftsangehörigen berühren, mit beratender Stimme teilzunehmen, sowie auch diesbezügliche Wünsche vorzubringen.

§ 119 a.

Die Genossenschaftsmitglieder werden zur Genossenschaftsversammlung durch den Genossenschaftsvorsteher, das erste Mal nach Errichtung der Genossenschaft und in der Folge, wenn die Einberufung durch den Vorsteher oder dessen Stellvertreter nicht erfolgen kann, durch die Gewerbebehörde im Wege schriftlicher Verständigung und mit Bekanntgabe der Verhandlungsgegenstände einberufen.

Die Genossenschaftsversammlung hat jährlich wenigstens einmal stattzufinden; sie ist auch dann einzuberufen, wenn der Genossenschaftsvorsteher oder der Ausschuß es für notwendig erkennen oder wenn der vierte Teil der Mitglieder es verlangt.

Die Einberufung hat Ort und Zeit der Abhaltung der Versammlung zu enthalten.

Von der durch den Genossenschaftsvorsteher erlassenen Einberufung sind die Gewerbebehörde und der für die Genossenschaft bestellte Kommissär (§ 127) unter gleichzeitiger Bekanntgabe der Tagesordnung rechtzeitig in Kenntnis zu setzen.

Der Vorsitz und die Leitung der Genossenschaftsversammlung steht das erstemal bis zur erfolgten Wahl des Genossenschaftsvorstehers sowie in jenen Fällen, in welchen die Einberufung der Genossenschaftsversammlung durch die Gewerbebehörde erfolgt ist, dem Abgeordneten der Gewerbebehörde, in der Folge dem Genossenschaftsvorsteher oder im Falle seiner Verhinderung seinem Stellvertreter zu.

Zur Beschlußfähigkeit der Genossenschaftsversammlung ist die Anwesenheit der in den Statuten festgesetzten Zahl der stimmberechtigten Mitglieder erforderlich.

Im Wege des Statutes kann die Bestimmung getroffen werden, daß dann, wenn die einberufene Genossenschaftsversammlung beschlußunfähig geblieben ist, die zu derselben erschienenen Mitglieder nach Ablauf einer Wartestunde berechtigt sind, über die vorliegende Tagesordnung giltig zu beraten und zu beschließen, insoferne nicht zur Beschlußfassung über besondere Angelegenheiten durch das Gesetz oder Statut die Anwesenheit einer bestimmten Anzahl von Mitgliedern festgesetzt ist.

Die Beschlüsse werden, soweit in diesem Gesetze keine abweichenden Bestimmungen enthalten sind, mit absoluter Stimmenmehrheit gefaßt.

§ 119 b.

Bei den Wahlen sind die Stimmzettel von den Wahlberechtigten persönlich in der betreffenden Wahlversammlung abzugeben. Die Art der Legitimation wird im Statute bestimmt.

Proteste gegen vorgenommene Wahlen sind binnen einer Frist von 14 Tagen bei der Gewerbebehörde erster Instanz einzubringen, welche hierüber zu entscheiden hat.

Durch das Statut kann bestimmt werden, daß die Wahlen nach Bedarf auch in mehreren Wahllokalitäten gleichzeitig vorgenommen werden dürfen, wobei die Wahlberechtigten nach ihrer örtlichen Zugehörigkeit oder in alphabetischer Ordnung zuzuweisen sind.

§ 119 c.

Wirkungskreis der Genossenschaftsversammlung.

In den Wirkungskreis der Genossenschaftsversammlung gehören:

a) die Wahrnehmung und Erörterung der Interessen der zur Genossenschaft gehörenden Gewerbeinhaber, soweit die Förderung dieser Interessen zu den Zwecken der Genossenschaft gehört, und die Beschlußfassung hierüber;

b) die Wahl der Genossenschaftsvorstehung und der Mitglieder des schiedsgerichtlichen Ausschusses, sowie des im § 116, Alinea 3 vorgesehenen Ausschusses für die Arbeitsvermittlung aus dem Stande der Gewerbeinhaber, dann die Wahl der Mitglieder aus dem Stande der Gewerbeinhaber für den Vorstand, den Überwachungsausschuß und die Generalversammlung der genossenschaftlichen Krankenkasse (§ 121);

c) die Prüfung und Genehmigung der die Gebarung bei der Genossenschaft betreffenden Rechnungsabschlüsse und Jahresvoranschläge, sowie die Bestimmung des durch Umlagen aufzubringenden Betrages;

d) die Systemisierung des besoldeten Hilfspersonals;

e) die Beschlußfassnng über Errichtung und organische Änderung der im § 114, lit. c, bezeichneten Unterrichtsanstalten; ferner die Beschlußfassung über die Umgestaltung der bei den Genossenschaften bereits bestehenden, jedoch den Bestimmungen dieses Gesetzes nicht entsprechenden Krankenanstalten in genossenschaftliche Krankenkassen im Sinne der § 121 bis 121 h;

f) die Beschlußfassung über die Regelung des genossenschaftlichen Lehrlingswesens, insbesondere über die Lehrzeit und die Lehrlingsprüfung;

g) die grundsätzlichen Beschlüsse über die Gründung von genossenschaftlichen Einrichtungen zu Lehr-, Arbeits-, Unterstützungs- und Wirtschaftszwecken, sowie über die Umänderung oder Auflassung dieser Einrichtungen, dann über den Beitritt zu solchen schon bestehenden Einrichtungen;

Digitized by Google

h) die Beschlußfassung über das Genossenschaftsstatut und dessen Änderungen, sowie in anderen durch das Statut näher zu bezeichnenden wichtigen Angelegenheiten;

i) die Feststellung entsprechender Bestimmungen über den Beginn und das Ende der täglichen Arbeitszeit, über die Arbeitspausen, über die Zeit und die Höhe der Entlohnung der Hilfsarbeiter und über die Kündigungsfrist (§ 114 a);

k) die Beschlußfassung über die in den § 115 b, 115 h, 115 k und 115 u erwähnten Angelegenheiten, sowie die Feststellung von Bestimmungen hinsichtlich der Leistung von Beiträgen an die in § 115 h erwähnte Kasse für dürftige Mitglieder aus dem Unterstützungsfonds (§ 115 w);

l) die Beschlußfassung über den Beitritt zu einer Kasse nach § 115 h beziehungsweise zu einer Verbandskasse (§ 130 d, Alinea 2) und die Beschlüsse über die Ausscheidung aus denselben (§ 115 u);

m) die Beschlußfassung über die im § 115 x erwähnten Angelegenheiten;

n) die Beschlußfassung über die Einrichtung und das Statut der genossenschaftlichen Arbeitsvermittlung, beziehungsweise über die Übertragung derselben an einen Verband oder an eine öffentliche Arbeitsnachweisanstalt (§ 116);

o) die Beschlußfassung darüber, ob einzelne Geschäfte der Genossenschaft an Vertrauensmänner übertragen werden sollen (§ 119 h);

p) der Beitritt zu einem Genossenschaftsverbande;

q) die Verfügung über das der Genossenschaft gehörige Vermögen; dieses Vermögen sowie dessen Erträgnisse dürfen nur zu Genossenschaftszwecken verwendet werden.

Die erforderlichen Vorlagen sind der Versammlung von der Genossenschaftsvorstehung zu machen, welche alljährlich auch einen Tätigkeitsbericht unter besonderer Bedachtnahme auf das genossenschaftliche Lehrlingswesen zu erstatten hat.

Genossenschaftsvorstehung.

§ 119 d.

Die Genossenschaftsvorstehung besteht aus dem Genossenschaftsvorsteher, dessen Stellvertreter und dem Genossenschaftsausschusse. Die Amtsdauer der Mitglieder der Genossenschaftsvorstehung währt in der Regel drei Jahre, nach deren Ablauf sie wieder wählbar sind.

§ 119 e.

Der Genossenschaftsvorsteher und dessen Stellvertreter werden von der Genossenschaftsversammlung mit absoluter Stimmenmehrheit gewählt. Wird diese Majorität nicht erzielt, so haben sich die Wähler bei

Digitized by Google

der engeren Wahl auf jene zwei Personen zu beschränken, welche die relativ meisten Stimmen erhalten haben. In Fällen von Stimmengleichheit entscheidet das Los, wer in die engere Wahl einzubeziehen, beziehungsweise in derselben als gewählt zu betrachten ist.

Der gewählte Genossenschaftsvorsteher und dessen Stellvertreter sind der Gewerbebehörde zur Anzeige zu bringen. Die Wahl kann nur, wenn sie gesetzwidrig zustande gekommen oder wenn der Gewählte von der Wählbarkeit gesetzlich ausgeschlossen ist (§ 118), von der Gewerbebehörde für ungültig erklärt werden, in welchem Falle sogleich eine Neuwahl zu veranlassen ist.

Der Vorsteher oder im Verhinderungsfalle dessen Stellvertreter vertritt die Genossenschaft nach außen, er leitet und überwacht die gesamte Geschäftsführung und unterschreibt alle Ausfertigungen.

Durch das Genossenschaftsstatut können dem Vorsteher noch besondere Geschäfte und Befugnisse zugewiesen werden.

Das von der Genossenschaftsversammlung systemisierte Hilfspersonal steht unter der Disziplinargewalt des Vorstehers, welcher für die Tätigkeit desselben verantwortlich ist.

Die Bestellung und Entlassung des Hilfspersonales erfolgt unter Bedachtnahme auf die hinsichtlich der einzelnen Dienstverhältnisse geltenden Bestimmungen, beziehungsweise Vereinbarungen durch die Genossenschaftsvorstehung.

Zur Leitung der Kanzleigeschäfte und zur Führung der Kassengeschäfte dürfen nur vertrauenswürdige Personen von entsprechender allgemeiner Bildung und sachlicher Erfahrung bestellt werden.

§ 119 f.

Der Genossenschaftsausschuß hat aus einer durch das Statut festgesetzten Zahl von Mitgliedern und Ersatzmännern zu bestehen.

Die Mitglieder und Ersatzmänner des Ausschusses werden von der Genossenschaftsversammlung aus ihrer Mitte in der Art gewählt, daß bei Genossenschaften, welche verschiedene Gewerbe umfassen, die einzelnen Gewerbegattungen angemessen berücksichtigt erscheinen. Die Wahl derselben hat im Sinne des § 119 e zu erfolgen.

Der Genossenschaftsausschuß wird durch den Genossenschaftsvorsteher zu den unter dessen Vorsitz stattfindenden Sitzungen einberufen.

Den Statuten bleibt vorbehalten zu bestimmen, inwieferne den Gehilfen eine Vertretung im Genossenschaftsausschusse eingeräumt werden kann.

§ 119 g.

In den Wirkungskreis der Genossenschaftsvorstehung gehören alle Angelegenheiten, welche nicht der Genossenschaftsversammlung vorbehalten, beziehungs-

Digitized by Google

weise dem schiedsgerichtlichen Ausschusse, den Organen der genossenschaftlichen Krankenkasse (§ 121) oder den besonderen Funktionären der Kasse für die Genossenschaftsmitglieder (§ 115 l) zugewiesen sind.

Insbesondere hat die Genossenschaftsvorstehung die genossenschaftlichen Anstalten zu Lehr-, Arbeits-, Unterstützungs- und Wirtschaftszwecken zu überwachen und über die Verhältnisse derselben der Genossenschaftsversammlung regelmäßig Bericht zu erstatten.

§ 119 h.

Genossenschaften, deren Sprengel so ausgedehnt ist, daß ihr Verkehr mit den Mitgliedern und Angehörigen sehr erschwert erscheint, können zur Vermittlung dieses Verkehres sowie der der Genossenschaft obliegenden Evidenthaltung der Mitglieder und Angehörigen, desgleichen zur übertragenen Besorgung einzelner Geschäfte, wie des Aufdingens von Lehrlingen, der Mitwirkung bei Abschließung der Lehrverträge, der Bestätigung der Arbeitszeugnisse durch Beschluß der Genossenschaftsversammlung aus der Mitte der letzteren zu wählende Vertrauensmänner bestellen.

Die Genossenschaftsvorstehung und die Vertrauensmänner halten von Zeit zu Zeit gemeinsame Sitzungen ab, in denen die Berichte der Vertrauensmänner über genossenschaftliche Angelegenheiten für den ihnen zugewiesenen Sprengel erstattet werden.

Über die Wahl, die Funktionsdauer und den Wirkungskreis der Vertrauensmänner hat das Genossenschaftsstatut die näheren Bestimmungen zu enthalten.

Die gewählten Vertrauensmänner sind der Gewerbebehörde bekanntzugeben und hat die Genossenschaft auch für eine entsprechende Verlautbarung der jeweils erfolgten Bestellung von Vertrauensmännern Sorge zu tragen.

§ 119 i.

Die Genossenschaftsvorstehung und der Gehilfenausschuß können über Antrag des einen oder anderen Teiles zu gemeinschaftlichen Beratungen über besonders wichtige Gegenstände von gemeinsamem Interesse zusammentreten.

Gehilfenversammlung.

§ 120.

Die Gehilfen haben sich als Gehilfenversammlung zu konstituieren und als solche einen Obmann, einen Obmannstellvertreter, sowie eine Anzahl von Ausschußmitgliedern und Ersatzmännern aus ihrer Mitte jeweilig auf die Dauer von drei Jahren zu wählen.

Der gewählte Obmann und Obmannstellvertreter sind der Gewerbebehörde zur Anzeige zu bringen. Die Wahl kann nur, wenn sie gesetzwidrig

Digitized by Google

zustande gekommen oder wenn der Gewählte von der Wählbarkeit gesetzlich ausgeschlossen ist (§ 118), von der Gewerbebehörde für ungültig erklärt werden, in welchem Falle sogleich eine Neuwahl zu veranlassen ist.

Die Gehilfenversammlung besteht aus sämtlichen stimmberechtigten Gehilfen der in eine Genossenschaft vereinigten Gewerbetreibenden.

Gehilfen, welche weniger als sechs Wochen außer Arbeit stehen, können an der Gehilfenversammlung weiter teilnehmen und die ihnen anvertrauten Funktionen fortführen. Durch das Statut kann diese Frist bis zur Dauer von sechs Monaten erstreckt werden.

Gehilfenversammlungen, welchen mehr als 500 stimmberechtigte Gehilfen angehören, sind, soferne sie nicht Wahlen vorzunehmen, sondern über andere Gegenstände zu beraten haben, aus Delegierten zu bilden.

Das Statut (§ 120 e) hat die näheren Bestimmungen über die Zahl der Delegierten und deren Wahl zu enthalten.

Die Anzahl der Delegierten hat mindestens fünf Prozent der der Genossenschaft angehörigen Gehilfen zu betragen und muß wenigstens dreimal so groß als die Zahl der Mitglieder des Gehilfenausschusses sein.

Der Genossenschaftsvorstehung steht es zu, in die Gehilfenversammlung zwei bis sechs Gewerbeinhaber abzuordnen, welche an derselben mit beratender Stimme teilnehmen können.

§ 120 a.

Die Gehilfenversammlung wird das erste Mal durch die Gewerbebehörde, in der Folge mindestens einmal im Jahre, in weiteren Bedarfsfällen jedoch nur nach vorher eingeholter Zustimmung der Genossenschaftsvorstehung durch ihren Obmann einberufen.

Wenn die Genossenschaftsvorstehung ihre Zustimmung zur Einberufung der Gehilfenversammlung verweigert, kann vom Obmanne der letzteren die Entscheidung der Gewerbebehörde darüber eingeholt werden, ob die Verweigerung der Zustimmung gerechtfertigt ist.

In Fällen, wo die Gehilfenversammlung die Kosten ihrer Einberufung und Abhaltung aus den besonderen Gehilfenumlagen (§ 120 b, lit. f) deckt, bedarf es der in Alinea 1 vorgesehenen Zustimmung der Genossenschaftsvorstehung nicht.

Falls die Stellen des Obmannes und des Obmannstellvertreters nicht besetzt sind, erfolgt die Einberufung der Gehilfen zum Zwecke der Wahl dieser Funktionäre durch die Gewerbebehörde, welche auch den Genossenschaftsvorsteher zur Vornahme der Ausschreibung und zur Durchführung der Wahl delegieren kann.

Von jeder Einberufung der Gehilfenversammlung ist unter Bekanntgabe der Tagesordnung sowohl der Genossenschaftsvorstehung als auch der Gewerbe-

Digitized by Google

behörde rechtzeitig die Anzeige zu erstatten, welch letztere behufs Überwachung eines gesetzmäßigen Vorganges einen behördlichen Kommissär entsenden kann.

Hinsichtlich der Beschlußfähigkeit der Gehilfenversammlung haben die Bestimmungen des § 119 a analog zur Anwendung zu kommen.

§ 120 b.

Wirkungskreis der Gehilfenversammlung.

In den Wirkungskreis der Gehilfenversammlung (§ 120) gehört:

a) die Wahrnehmung und Erörterung der Interessen der zur Genossenschaft gehörigen Gehilfen und die Beschlußfassung hierüber, soweit die Förderung dieser Interessen zu den Zwecken der Genossenschaft (§ 114) gehört;

b) die Wahl des Obmannes, des Obmannstellvertreters, der Mitglieder des Gehilfenausschusses und der Ersatzmänner derselben;

c) die Wahl der Mitglieder des schiedsgerichtlichen Ausschusses (§ 122); des Vorstandes, des Überwachungsausschusses und eventuell der Delegierten zur Generalversammlung der Krankenkasse aus dem Stande der Gehilfen (§§ 121 c, 121 d und 121 f); dann der Mitglieder des Ausschusses für die genossenschaftliche Arbeitsvermittlung (§ 116);

d) die Beratung und Beschlußfassung über das Statut der Gehilfenversammlung, sowie die Begutachtung des Statutes des Ausschusses für die genossenschaftliche Arbeitsvermittlung (§ 116, Alinea 2);

e) die Beratung und Beschlußfassung über die nach § 114 a festzustellenden Bestimmungen über den Beginn und das Ende der täglichen Arbeitszeit, über die Arbeitspausen, über die Zeit und Höhe der Entlohnung der Hilfsarbeiter und über die Kündigungsfrist;

f) die Beratung und Beschlußfassung darüber, ob im Wege des Statutes die Einhebung besonderer Gehilfenumlagen behufs Deckung der Kosten der Einberufung und Abhaltung der Gehilfenversammlung eingeführt wird. Die jeweilige Festsetzung dieser Umlagen unterliegt der Genehmigung der Gewerbebehörde, welcher auch alljährlich ein Bericht über die Jahresversammlung und die ordnungsmäßigen Wahlen, sowie eine mit den ordnungsmäßigen Behelfen versehene Schlußrechnung, welche vom Obmanne und zwei Ausschüssen gefertigt sein muß, vorzulegen ist.

Beschwerden gegen Beschlüsse der Gehilfenversammlung sind binnen einer Frist von 14 Tagen bei der Gewerbebehörde erster Instanz einzubringen.

§ 120 c.

Die Wahlen sind von den stimmberechtigten Gehilfen in der statutarisch festgestellten Weise innerhalb der ebenso festgesetzten Fristen vorzunehmen. Jedenfalls sind bei Wahlen die Stimmzettel von den Wahlberechtigten persönlich in den betreffenden Wahllokalen abzugeben.

Durch das Statut kann bestimmt werden, daß die Wahlen nach Bedarf auch in mehreren Wahllokalitäten gleichzeitig vorgenommen werden können, wobei die Wahlberechtigten nach ihrer örtlichen Zugehörigkeit oder in alphabetischer Ordnung zuzuweisen sind.

Proteste gegen vorgenommene Wahlen sind binnen einer Frist von 14 Tagen bei der Gewerbebehörde erster Instanz einzubringen, welche hierüber zu entscheiden hat.

§ 120 d.

Dem Ausschusse der Gehilfenversammlung (Gehilfenausschuß) obliegt die Besorgung der laufenden Angelegenheiten der Gehilfenversammlung, die Vorberatung der der Beschlußfassung vorbehaltenen Verhandlungsgegenstände, sowie überhaupt die Erledigung aller demselben gesetzlich oder statutarisch zugewiesenen Angelegenheiten, soweit dieselben nicht der Beschlußfassung der Gehilfenversammlung vorbehalten werden.

§ 120 e.

Jede Gehilfenversammlung muß ein Statut haben, welches im Rahmen der grundsätzlichen Bestimmungen der § 120 bis 120 d den Wirkungskreis des Obmannes und des Ausschusses der Gehilfenversammlung, sowie die Tätigkeit und die Rechte und Pflichten der Gehilfenversammlung regelt. Dieses Statut unterliegt nach erfolgter Begutachtung durch die Genossenschaft der behördlichen Genehmigung.

§ 120 f.

Insoferne bei einer Genossenschaft gemäß § 106 Alinea 5 für solche Angehörige, welche zu untergeordneten Hilfsdiensten beim Gewerbe verwendet werden (§ 73, lit. d), abgesonderte Hilfsarbeiterversammlungen gebildet werden, finden auf die letzteren die Vorschriften der vorstehenden § 120 bis 120 e sinngemäß Anwendung.

§ 122.

Schiedsgerichtlicher Ausschuß.

(Alinea 1.) Zur Austragung der im § 114 lit. h, bezeichneten Streitigkeiten wird ein schiedsgerichtlicher Ausschuß gebildet.

Digitized by Google

§ 126.

Statuten.

Innerhalb der grundsätzlichen Bestimmungen dieses Hauptstückes ist für jede Genossenschaft ein besonderes Statut zu entwerfen und der politischen Landesbehörde zur Genehmigung vorzulegen.

Das Statut hat insbesondere zu enthalten die näheren Bestimmungen über:

a) den Namen, Sitz, Zweck und Umfang der Genossenschaft und die Evidenzhaltung ihrer Mitglieder und Angehörigen;

b) die Rechte und Pflichten der Mitglieder;

c) die Genossenschaftsversammlung, die Erfordernisse für die Gültigkeit der Beschlußfassungen derselben und die derselben vorbehaltenen Angelegenheiten;

d) die Zahl der allfälligen Delegierten und deren Wahl (§ 119);

e) den Vorgang bei den Wahlen und die Art der Legitimation;

f) den Wirkungskreis der Genossenschaftsvorstehung und des Vorstehers;

g) die Zusammensetzung der Vorstehung, dann die Beratung und die Geschäftsbehandlung in der Vorstehung;

h) die Erfordernisse für die Giltigkeit der Beschlußfassungen in der Genossenschaftsvorstehung;

i) die Wahl, die Funktionsdauer und den Wirkungskreis der Vertrauensmänner (§ 119 h);

k) die allfällige Bestellung von Fachsektionen, deren Aufgaben und die Art der Beratung und Geschäftsbehandlung in den Sektionen;

l) die Art der Bemessung und der Einhebung der Umlagen;

m) die Höhe der allenfalls festgesetzten Inkorporationsgebühr für neu eintretende Mitglieder, dann der Aufding- und Freisprechgebühr der Lehrlinge;

n) die Vorsorge für ein geordnetes Lehrlingswesen und insbesondere das Verhältnis der Zahl der Lehrlinge zu jener der Gehilfen im einzelnen Gewerbebetriebe, dann bei handwerksmäßigen Gewerben die grundsätzlichen Bestimmungen über die Art der Vornahme der Lehrlingsprüfungen, unbeschadet der bezüglichen Prüfungsordnungen;

o) die Einrichtung der im § 114 lit. h) vorgesehenen schiedsgerichtlichen Institution zur Austragung von Streitigkeiten zwischen den Genossenschaftsmitgliedern;

p) die Verwaltung des Genossenschaftsvermögens;

q) die Verhängung der Ordnungsstrafen (§ 125) und die Zuweisung der Geldstrafbeträge, soweit nicht die Vorschrift des § 115 w Platz zu greifen hat.

Die Statuten der den Genossenschaften angegliederten Einrichtungen und Anstalten unterliegen ebenfalls der im Alinea 1 vorgesehenen Genehmigung.

§ 127.

Beaufsichtigung.

Die Genossenschaften und die denselben angegliederten Einrichtungen und Anstalten stehen unter der Aufsicht der Gewerbebehörde, in deren Bezirke die Genossenschaftsvorstehung statutengemäß ihren Sitz hat.

Die Gewerbebehörde entscheidet über Beschwerden gegen Beschlüsse der Versammlung und der Vorstehung sowie der sonstigen Ausschüsse, soweit gesetzlich nicht eine abweichende Anfechtungsart vorgesehen ist, und zwar stets nach vorheriger Vernehmung beider Teile.

Die Gewerbebehörde bestellt zur Überwachung des gesetz- und statutenmäßigen Vorganges bei den Genossenschaften eigene Kommissäre.

Sie ist berechtigt, in die Bücher, Rechnungen, Verzeichnisse und sonstigen Aufschreibungen der Genossenschaft jederzeit Einsicht zu nehmen und die Kassen derselben zu revidieren.

Die Gewerbebehörde ist auch berechtigt, gegen Genossenschaftsvorsteher oder deren Stellvertreter, welche den auf Grund dieses Gesetzes an sie ergehenden behördlichen Aufträgen und Anordnungen wiederholt keine Folge leisten oder sich grobe Pflichtverletzungen oder Ordnungswidrigkeiten zuschulden kommen lassen, mit Ordnungsstrafen bis zu 100 K vorzugehen.

Im Falle erwiesener Unregelmäßigkeiten in der Kassegebarung und im Falle wiederholt beanständeter Statutenwidrigkeiten oder Unregelmäßigkeiten in der Geschäftsgebarung kann die Gewerbebehörde die Tätigkeit der Genossenschaftsvorstehung vorläufig einstellen, wegen einstweiliger Führung der Geschäfte Verfügungen treffen und eventuell unter gleichzeitiger Anordnung der Neuwahl die Mitglieder der Genossenschaftsvorstehung von ihren Funktionen entheben. Der hiegegen allenfalls eingebrachte Rekurs der Genossenschaftsvorstehung hat in Ansehung der angeordneten Einstellung der Tätigkeit der Vorstehung und der Verfügungen wegen einstweiliger Führung der Geschäfte keine aufschiebende Wirkung. Die Neuwahl ist nach eingetretener Rechtskraft der Entscheidung unverzüglich zu bewerkstelligen.

Die Streitigkeiten über innere Genossenschaftsangelegenheiten gehören ausschließlich auf den Verwaltungsweg.

Die von der Genossenschaftsversammlung ordnungsmäßig gefaßten Beschlüsse, welche solche Genossenschaftsangelegenheiten betreffen, zu deren Besorgung die Genossenschaft nach dem Gesetze verpflichtet ist, sind über Ansuchen der Vorstehung von der Gewerbebehörde im Verwaltungswege durchzuführen.

Digitized by Google

§ 127 a.

Genossenschaftsinstruktoren.

Der Handelsminister ist ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Minister des Innern zum Zwecke der Förderung des Genossenschaftswesens die erforderliche Anzahl von Genossenschaftsinstruktoren zu bestellen.

Dieselben haben die Aufgabe, die Genossenschaften und deren Verbände behufs Erreichung der ihnen gesetzlich zugewiesenen Zwecke zu beraten und zu unterstützen und auf die zweckentsprechende Organisierung der Genossenschaften, ihrer Einrichtungen und Anstalten, sowie ihrer Verbände hinzuwirken.

Die Genossenschaften und Genossenschaftsverbände (§§ 130 c—130 m) sind verpflichtet, den Genossenschaftsinstruktoren die gewünschten Auskünfte zu erteilen und denselben die Einsichtnahme in die von ihnen geführten, der Aufsicht der Gewerbebehörde unterliegenden Verzeichnisse, Bücher u. dgl. zu gewähren.

Die Genossenschaftsinstruktoren haben bei allen wichtigen, insbesondere organisatorischen Angelegenheiten des Genossenschaftswesens den Gewerbebehörden als begutachtende Fachorgane behilflich zu sein.

Die Genossenschaftsinstruktoren unterstehen den politischen Landesbehörden. Die oberste Leitung steht dem Handelsminister zu, von welchem sie ihre Dienstinstruktionen erhalten.

Die nähere Regelung ihres Wirkungskreises und ihrer Amtstätigkeit sowohl gegenüber den Genossenschaften und deren Verbänden, als im Verhältnisse zu den Gewerbebehörden erfolgt im Verordnungswege durch den Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern.

Vermögen der gewerblichen Korporationen.

§ 128.

Besitzt eine dermalen bestehende gewerbliche Korporation ein Vermögen und wird dieselbe zu einer Genossenschaft im Sinne dieses Gesetzes umgestaltet, so geht das Vermögen in das Eigentum der neuen Genossenschaft über.

Wird eine gewerbliche Korporation mit anderen Gewerben zu einer Genossenschaft vereinigt, so bleibt der ersteren das Eigentum und die abgesonderte Verwaltung des Vermögens gewahrt.

Löst sich eine gewerbliche Korporation auf, ohne in eine neue Genossenschaft überzugehen, so wird das Vermögen durch die politische Landesbehörde der Gemeinde zugewiesen, in welcher die gewerbliche Korporation ihren Sitz hatte.

Digitized by Google

Die Gemeinde hat ein solches Vermögen für gemeinnützige gewerbliche Zwecke, insbesondere zur Gründung und Erhaltung gewerblicher Unterrichtsanstalten zu widmen und über die Art der Verwendung die Genehmigung der politischen Landesstelle einzuholen.

§ 130 a.

Über Vermögensauseinandersetzungen zwischen den gewerblichen Korporationen und Genossenschaften, zwischen Genossenschaften untereinander, ferner über Vermögensauseinandersetzungen bei Ausscheidung von Gewerbekategorien aus einer bestehenden Genossenschaft, sofern im Rahmen der geltenden Rechtsvorschriften seitens der Beteiligten keine ordnungsmäßigen Vereinbarungen zustandekommen, entscheidet unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der vorhergehenden §§ 128 bis 130 sowie der bezüglichen Statuten die politische Landesbehörde, welche vorher die Handels- und Gewerbekammer, sowie die Beteiligten zu hören hat.

§ 130 b.

Die Genossenschaften sind verpflichtet, die ertragbringenden genossenschaftlichen Vermögensbestände, die nicht zur Bestreitung der den Genossenschaften obliegenden Ausgaben bestimmt sind, pupillarsicher anzulegen und entsprechend zu verwahren.

Genossenschaftsverbände.

§ 130 c.

Die Genossenschaften eines politischen Bezirkes oder auch weiterer Gebiete können zu Verbänden zusammentreten. Der Beitritt ist durch die Genossenschaftsversammlung zu beschließen.

Die Genossenschaftsverbände haben den Zweck, die angehörigen Genossenschaften in Bezug auf die Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben zu unterstützen, die Geschäftsführung der einzelnen Verbandsgenossenschaften zu überwachen und Gutachten oder Anregungen in gewerblichen Angelegenheiten an die Behörden sowie an die Handels- und Gewerbekammern zu erstatten.

Sie sind insbesondere auch berufen, die humanitären, wirtschaftlichen und Bildungsinteressen der dem Verbande angehörigen Genossenschaften zu fördern, den Verbandsarbeitsnachweis zu organisieren und Verbandskranken- und Unterstützungskassen zu errichten.

§ 130 d.

Verbandskranken- und Unterstützungkassen, welche auf dem Grundsatze der Freiwilligkeit beruhen, sind nach den Vorschriften des Gesetzes vom 16. Juli 1892 (R. G. Bl. Nr. 202) zu errichten.

Digitized by Google

Die Errichtung einer Verbandskasse für die Mitglieder aller oder mehrerer der zugehörigen Genossenschaften als Trägerin eines Versicherungszwanges ist von der im § 115 h Alinea 2 vorgesehenen übereinstimmenden Beschlußfassung (§ 115 c) der betreffenden Genossenschaften abhängig.

Den im Absatz 2 erwähnten Kassen ist die Übernahme der freiwilligen Versicherung von Mitgliedern solcher Verbandsgenossenschaften, welche den Versicherungszwang nicht beschlossen haben, auf Grund besonderer, mit den betreffenden Genossenschaften abgeschlossener Übereinkommen gestattet.

Im übrigen finden hinsichtlich der Errichtung und materiellen Förderung von Kranken- und Unterstützungsanstalten, Unterstützungsfonds und wirtschaftlichen Unternehmungen durch den Verband die Bestimmungen des § 115 x sinngemäße Anwendung, wobei jedoch an Stelle der in dem ebenerwähnten Paragraphen, Absatz 2 bis 4, enthaltenen Regelung der Beschlußfähigkeit die Vorschrift tritt, daß in der betreffenden Verbandsversammlung jedenfalls die Hälfte der Vertreter der zugehörigen Genossenschaften anwesend sein muß.

§ 130 e.

Der Genossenschaftsverband wird vertreten durch

a) die Verbandsversammlung,

b) den Verbandsausschuß,

c) den Verbandsvorsteher.

Die Verbandsversammlung wird durch die Vertreter der zugehörigen Genossenschaften gebildet und tritt jährlich wenigstens einmal zusammen. Die näheren Bestimmungen über die von den einzelnen Genossenschaften zu entsendenden Vertreter, über die Einberufung und Beschlußfähigkeit der Verbandsversammlung hat das Statut zu enthalten.

Die Verbandsversammlung wählt aus ihrer Mitte auf die Dauer von drei Jahren einen Verbandsausschuß.

Das Statut bestimmt die Anzahl der Ausschußmitglieder und der eventuell zu wählenden Ersatzmänner, wobei auf eine entsprechende Vertretung der einzelnen Genossenschaften Bedacht zu nehmen ist.

Der Ausschuß wählt aus seiner Mitte auf die Dauer von drei Jahren einen Vorsteher und dessen Stellvertreter.

§ 130 f.

In den Wirkungskreis der Verbandsversammlung gehört:

a) die Beratung und Beschlußfassung über das Verbandsstatut;

b) die Wahl des Verbandsausschusses;

c) die Prüfung und Genehmigung des Rechnungsabschlusses und des Jahresvoranschlages, sowie die Verfügung über das Verbandsvermögen;

Digitized by Google

d) die Bestimmung der Höhe der zur Deckung der Erfordernisse des Verbandes auf die einzelnen Genossenschaften aufzuteilenden Beträge;

e) die Beschlußfassung über die durch das Statut näher zu bezeichnenden wichtigen Angelegenheiten;

f) die Beschlußfassung über die Auflösung des Verbandes;

g) die Ausschließung von Genossenschaften aus dem Verbande nach Maßgabe der statutarischen Bestimmungen;

h) die Systemisierung des besoldeten Hilfspersonals.

§ 130 g.

Der Verbandsausschuß führt die von der Verbandsversammlung gefaßten Beschlüsse aus und besorgt die Geschäfte des Verbandes; in seinen Wirkungskreis gehören alle Angelegenheiten, welche nicht der Verbandsversammlung vorbehalten sind.

§ 130 h.

Der Verbandsvorsteher, beziehungsweise sein Stellvertreter, vertritt den Verband nach außen, führt in den Ausschußsitzungen und Verbandsversammlungen den Vorsitz und sorgt für die Durchführung der Beschlüsse des Ausschusses und der Verbandsversammlung.

§ 130 i.

Sofern ein statutenmäßig auf das Gebiet eines politischen Bezirkes beschränkter Genossenschaftsverband (Bezirksverband) mindestens zwei Drittel aller Genossenschaften oder alle für die handwerksmäßigen Gewerbe mit dem Sitze in diesem Bezirke bestehenden Genossenschaften, in beiden Fällen jedoch nicht weniger als drei Genossenschaften umfaßt, bildet sein Ausschuß einen Beirat der Gewerbebehörde, dessen Kompetenz im Verordnungswege bestimmt wird.

§ 130 k.

Die Kosten des Genossenschaftsverbandes sind in der statutenmäßig festgesetzten Weise auf die demselben beigetretenen Genossenschaften aufzuteilen und von diesen nach den Bestimmungen des § 115 aufzubringen.

§ 130 l.

Die mit Beobachtung der vorstehenden grundsätzlichen Bestimmungen entworfenen Statuten des Verbandes und seiner etwaigen Nebenanstalten, sowie die beschlossenen Statutenänderungen unterliegen der Genehmigung der politischen Landesbehörde und, wenn der Verband sich über mehrere Kronländer erstreckt, der Genehmigung des Handelsministeriums.

Die Genehmigung kann, abgesehen von sonstigen gesetzlichen Gründen, auch dann versagt werden, wenn nach den Verhältnissen die Erreichung der Zwecke des Verbandes nicht zu erwarten ist.

Die Aufsicht über den Genossenschaftsverband wird von der Gewerbebehörde, in deren Bezirke sich der Sitz des Verbandes befindet, ausgeübt.

Dieselbe kann zur Überwachung eines gesetzmäßigen Vorganges beim Verbande einen eigenen Kommissär bestellen und hat über Beschwerden gegen Beschlüsse der Verbandsversammlung oder des Ausschusses, welche binnen 14 Tagen einzubringen sind, nach Einvernehmung beider Teile die Entscheidung zu treffen.

Von der Einberufung von Verbandsversammlungen ist die Aufsichtsbehörde unter Mitteilung der Tagesordnung wenigstens 14 Tage vor der Versammlung zu verständigen. Derselben steht das Recht zu, die Versammlung zu untersagen, wenn die Tagesordnung Gegenstände umfaßt, welche nicht mit den Verbandszwecken in Beziehung stehen. Auch ist der Aufsichtsbehörde von der Zusammensetzung des Ausschusses und von den dem Verbande angehörigen Genossenschaften zu Beginn des Geschäftsjahres, dann von den in diesen Verhältnissen eintretenden Veränderungen, sowie von der Verlegung des Verbandssitzes jeweilig die Anzeige zu erstatten. Letztere Anzeige ist sowohl an die bisherige Aufsichtsbehörde als auch an die Aufsichtsbehörde des neuen Verbandssitzes zu erstatten.

Die Vorschrift des § 116 e) bezüglich der Vorlage der Schlußrechnung findet auf Genossenschaftsverbände sinngemäße Anwendung.

§ 130 m.

Die Auflösung eines Genossenschaftsverbandes kann von der Verbandsversammlung jederzeit mit dem im Statute festzusetzenden Stimmenverhältnisse beschlossen werden.

Das Verbandsstatut hat für den Fall der Auflösung Bestimmungen über die Verwendung des nach Erfüllung aller Verpflichtungen verbleibenden Verbandsvermögens zu treffen; doch muß dieses Vermögen einem Zwecke zugeführt werden, welcher den Gewerbetreibenden des Verbandsiprengels oder ihren Hilfsarbeitern zugute kommt. Eine Verteilung des Vermögens unter die Verbandsgenossenschaften ist unstatthaft.

Bei wiederholt vorgekommenen Gesetzwidrigkeiten kann die Auflösung des Verbandes von der politischen Landesbehörde, in deren Verwaltungsgebiete die zur Ausübung der Aufsicht über den Verband berufene Gewerbebehörde ihren Sitz hat, verfügt werden.

Gegen den Auflösungsbescheid steht dem Verbandsvorsteher binnen der Frist von 14 Tagen der Rekurs an das Handelsministerium zu.

Digitized by Google

VIII. Hauptstück.

Übertretungen und Strafen.

§ 131.

Strafen überhaupt.

Die Übertretungen der Vorschriften der Gewerbeordnung werden bestraft:

a) mit Verweisen;

b) mit Geldstrafen bis 2000 K;

c) mit Arrest bis zu sechs Monaten;

d) mit Entziehung des Rechtes, Lehrlinge oder jugendliche Hilfsarbeiter zu halten, für immer oder auf bestimmte Zeit;

e) mit Entziehung der Gewerbeberechtigung für immer oder auf bestimmte Zeit.

§ 132.

Besondere Straffälle.

Eine Geldstrafe von 10 K bis 1000 K hat insbesondere zu treffen:

a) diejenigen, welche ein Gewerbe selbständig betreiben, ohne es angemeldet oder, falls eine Konzession erforderlich ist, diese erwirkt zu haben;

b) diejenigen, welche ein Gewerbe fortbetreiben, nachdem es ihnen eingestellt wurde;

c) diejenigen, welche eine der im dritten Hauptstücke bezeichneten Gewerbeanlagen in Betrieb setzen, ohne früher die erforderliche rechtskräftige Genehmigung der Behörden erhalten zu haben;

d) diejenigen, welche den Vorschriften hinsichtlich des Aufsuchens von Bestellungen auf Waren und hinsichtlich des Feilbietens im Umherziehen zuwiderhandeln.

§ 133.

Eine Geldstrafe von 20 bis 2000 K hat zu treffen:

a) diejenigen, welche den Anordnungen über die Aufnahme, Verwendung und Behandlung der Gehilfen und Lehrlinge zuwiderhandeln;

b) die im § 53 genannten Gewerbetreibenden, wenn sie den Gewerbebetrieb ohne Anzeige einstellen oder bei angezeigter Zurücklegung des Gewerbes die von der Behörde geforderte Fortsetzung während der Kündigungsfrist unterlassen;

Digitized by Google

c) jene Gewerbetreibenden, welche ihre Berechtigung zur Deckung des unbefugten Gewerbebetriebes Dritter mißbrauchen, sowie diejenigen, welche diesen Mißbrauch zur Deckung ihres unbefugten Gewerbebetriebes veranlassen;

d) jene Gewerbetreibenden, welche den Anordnungen über die zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der Hilfsarbeiter erforderlichen Einrichtungen bezüglich der Arbeitsräume, Maschinen und Werkgerätschaften entgegen handeln; bei der Beschäftigung von Hilfsarbeitern bis zum vollendeten 18. Jahre und von Frauenspersonen überhaupt, die gebotene Rücksicht auf die Sittlichkeit gröblich außer acht lassen; die Vorschriften über die tägliche Arbeitszeit, die Nachtarbeit, die Sonntags und die Ersatzruhe der Hilfsarbeiter verletzen oder die Bestimmungen über die Lohnzahlungen nicht befolgen.

§ 133 a.

Die für immer oder auf bestimmte Zeit auszusprechende Entziehung des Rechtes, Lehrlinge oder jugendliche Hilfsarbeiter zu halten, hat zu treffen:

a) Gewerbetreibende, welche den Vorschriften über die Verwendung der Kinder vor vollendetem 12. Lebensjahre in Gewerbebetrieben überhaupt, beziehungsweise der Kinder vor vollendetem 14. Lebensjahre in Fabriksbetrieben oder den Vorschriften über die Art und die Dauer der Verwendung der jugendlichen Hilfsarbeiter zwischen dem vollendeten 12. und dem vollendeten 14. Lebensjahre wiederholt zuwiderhandeln;

b) Gewerbetreibende, welche die Anordnungen über die Nichtverwendung jugendlicher Hilfsarbeiter in bestimmten gefährlichen oder gesundheitsschädlichen gewerblichen Verrichtungen außer acht lassen;

c) Gewerbetreibende, welche den Vorschriften über die Nachtarbeit jugendlicher Hilfsarbeiter wiederholt entgegenhandeln;

d) Gewerbetreibende, welche ungeachtet vorausgegangener wiederholter Bestrafung die Vorschriften über die Aufnahme von Lehrlingen verletzen, eine mehr als 14tägige Verzögerung der Aufdingung oder Freisprechung ihrer Lehrlinge verschulden oder ihren Lehrlingen die zum Besuche der im § 99 b, Absatz 3, erwähnten Lehranstalten erforderliche Zeit vorenthalten.

§ 133 b.

Mit der Entziehung der Gewerbeberechtigung für immer oder auf bestimmte Zeit sind zu bestrafen:

a) Gewerbetreibende, welche ungeachtet vorausgegangener wiederholter Bestrafungen einer

Digitized by Google

Übertretung der auf die Ausübung ihres Gewerbes bezüglichen Vorschriften schuldig befunden werden;

b) Gewerbetreibende, welche nachgewiesenermaßen ein einem andern Gewerbetreibenden strafweise entzogenes Gewerbe antreten, um der Fortführung dieses Gewerbes durch den Straffälligen Vorschub zu leisten, dann, wenn sie die gleiche Übertretung begehen, um derentwillen über den Geschäftsvorgänger die Gewerbeentziehung verhängt worden ist;

c) Gewerbetreibende, welche in der Absicht die Gewerbebehörde über den Mangel des Befähigungsnachweises zu täuschen, ein zu den handwerksmäßigen Gewerben zählendes Gewerbe als ein fabriksmäßig betriebenes Unternehmen anmelden und dasselbe in der Folge im Umfange eines Handwerkes ausüben.

Bei Realgewerben wird in den Fällen, wo der Gewerbeverlust einzutreten hätte, der Besitzer des Rechtes der Ausübung verlustig und bleibt ihm nur die Veräußerung seines Gewerberechtes unbenommen.

§ 135.

Strafumwandlung.

Wenn Geldstrafen verhängt werden, ist im Falle des Zahlungsunvermögens die Geldstrafe in eine Arreststrafe umzuwandeln, wobei für je 10 K Geldstrafe ein Tag Arrest zu berechnen ist. Doch darf die Dauer des Arrestes sechs Monate nicht übersteigen.

Wenn Geldstrafen, welche weniger als 10 K betragen, uneinbringlich sind, so ist an Stelle derselben eine angemessene Arreststrafe im Höchstausmaße von 24 Stunden zu verhängen.

§ 137.

Strafe gegen Stellvertreter.

Wird ein Gewerbe durch einen Stellvertreter oder Pächter betrieben, so sind die Geld- und Arreststrafen gegen den Stellvertreter oder Pächter zu verhängen, jedoch die Geldstrafen unter Haftung des Gewerbeinhabers. Wenn nach dem Gesetze die Entziehung der Gewerbeberechtigung einzutreten hätte, so findet diese nur dann statt, wenn die Übertretung mit dem Vorwissen des Gewerbeinhabers begangen wurde, und derselbe in der Lage war, die Übertretung hintanzuhalten.

In jedem Falle ist aber die Beseitigung des Stellvertreters oder Pächters auszusprechen, welche auch dessen Unfähigkeit zum Betriebe eines Gewerbes

Digitized by Google

für eigene oder fremde Rechnung in sich schließt, da sonst der Zweck jenes Ausspruches vereitelt würde (§ 6).

IX. Hauptstück.

Besondere administrative Verfügungen.

§ 138.

Entziehung des Rechtes, jugendliche Hilfsarbeiter zu halten.

Außer den im § 133a vorgesehenen Fällen der strafweisen Entziehung des Rechtes, jugendliche Hilfsarbeiter zu halten, kann die Entziehung dieses Rechtes von der Gewerbebehörde als eine administrative Maßnahme gegen Gewerbetreibende verhängt werden, welche sich grober Pflichtverletzungen gegen die ihnen anvertrauten jugendlichen Hilfsarbeiter schuldig gemacht haben oder gegen welche Tatsachen vorliegen, welche sie in sittlicher Beziehung zum Halten jugendlicher Hilfsarbeiter ungeeignet erscheinen lassen.

Die Fälle der administrativen Entziehung des Rechtes, Lehrlinge zu halten, sind im § 98 geregelt.

§ 139.

Entziehung der Gewerbeberechtigung.

Die Entziehung der Gewerbeberechtigung hat außer den im § 133b vorgesehenen Straffällen Platz zu greifen:

in Vollziehung der Straferkenntnisse, mit welchen dieselbe wegen einer durch die allgemeinen Straf- oder Steuergesetze verpönten Handlung von der betreffenden Behörde ausgesprochen wurde.

Sie ist aber auch selbständig für eine bestimmte Zeit oder auf immer zu verfügen:

a) wenn der Gewerbetreibende wegen einer der im § 5 erwähnten Handlungen verurteilt worden ist und unter den gegebenen Umständen von dem Fortbetriebe des Gewerbes Mißbrauch zu besorgen wäre;

b) bei konzessionierten Gewerben insbesondere, wenn der Gewerbetreibende nach wiederholter schriftlicher Warnung sich Handlungen zu Schulden kommen läßt, durch welche das gesetzliche Erfordernis der Verläßlichkeit beeinträchtigt erscheint.

Digitized by Google

Bei Realgewerben wird auch in diesen Fällen der Besitzer des Rechtes der Ausübung verlustig und bleibt ihm nur die Veräußerung seines Gewerberechtes unbenommen.

X. Hauptstück.

Behörden und Verfahren.

§ 141.

I. Instanz.

Die politischen Verwaltungsbehörden erster Instanz sind auch die erste Instanz in Gewerbeangelegenheiten (Gewerbebehörden).

Ihnen obliegt die Handhabung der Gewerbevorschriften;

bei ihnen werden die Meldungen für den selbständigen Betrieb der Gewerbe eingebracht;

sie verleihen die an Konzessionen gebundenen Gewerbe, insoweit die nachstehenden Paragraphen keine Ausnahme feststellen;

ihnen steht die Untersuchung und Bestrafung der Übertretung der Vorschriften dieses Gesetzes zu, insoferne nicht die Amtshandlung des ordentlichen Strafgerichtes eintritt (§ 136).

In Orten, wo eigene landesfürstliche Polizeibehörden bestehen, hat die Gewerbebehörde in Fällen, wo Rücksichten auf die öffentliche Sicherheit, Sittlichkeit und Ordnung zur Erwägung kommen, mit ersteren das Einvernehmen zu pflegen.

§ 142.

II. Instanz.

Die politischen Landesbehörden bilden die zweite Instanz.

Sie sind unmittelbare Verleihungsbehörden:

für alle Preßgewerbe in Orten, wo eine politische Behörde ihren Sitz hat, mit Ausnahme der beschränkten Befugnisse zum Verkaufe von Gebet- und Schulbüchern (§ 21);

für Unternehmungen von Leihbibliotheken und Lesekabinetten;

für die gewerbemäßige Dienst- und Stellenvermittlung (§ 21 a);

für das Pfandleihergewerbe (§ 1 des Gesetzes vom 23. März 1885, R. G. Bl. Nr. 48);

Digitized by Google

für das Baumeister-, Maurer-, Steinmetz- und Zimmermeistergewerbe (§ 14 des Gesetzes vom 26. Dezember 1893, R. G. Bl. Nr. 193);

für jene Gewerbe, welche nach § 24 als konzessionspflichtig erklärt wurden, wenn die Verleihung der Konzession im Verordnungswege der politischen Landesbehörde vorbehalten wurde;

für jene periodischen Personentransportunternehmungen, welche sich auf mehrere Bezirke desselben Landes ausdehnen,

für die Erteilung der Genehmigung für Betriebsanlagen, welche sich auf zwei oder mehrere Bezirke desselben Landes erstrecken,

endlich für die im § 58 erwähnten Auszeichnungen.

§ 143 a.

Dem Ministerium des Innern steht auch die Genehmigung solcher Betriebsanlagen zu, die sich über die Gebiete mehrerer Länder erstrecken.

§ 144.

Verfahren in Bezug auf die Gewerbeanmeldung, Bewerbung um Konzessionen und Zurücklegung von Gewerben.

Die Anmeldungen für freie und handwerksmäßige, wie die Bewerbungen um konzessionierte Gewerbe sind bei der Gewerbebehörde anzubringen, in deren Bezirk der Standort des Gewerbes sich befinden wird. Sie können schriftlich überreicht oder mündlich zu Protokoll gegeben werden.

Der Gewerbeschein wird in Form eines Auszuges der Anmeldung, versehen mit der Bestätigung der erfolgten Eintragung in das Gewerberegister, ausgefertigt.

Für Konzessionen ist ein förmliches Dekret auszufertigen.

Von jeder Ausfertigung eines Gewerbescheines und Erteilung einer Konzession ist die Genossenschaft, welche es betrifft, in Kenntnis zu setzen.

Die Zurücklegung (Anheimsagung) eines Gewerbes ist vom Gewerbetreibenden der Gewerbebehörde sogleich anzuzeigen.

Die Zurücklegung (Anheimsagung) wird mit dem Tage wirksam, an welchem dieselbe bei der Gewerbebehörde erster Instanz erklärt wird, beziehungsweise einlangt. Diese Anzeigen unterliegen nicht der Stempelpflicht.

Von Zurücklegungen (Anheimsagungen) oder sonstigen Erlöschungen von Gewerben, dann von den Verlegungen und anderweitigen Veränderungen in

Digitized by Google

Gewerben hat die Gewerbebehörde fallweise rechtzeitig auch die betreffende Genossenschaft zu verständigen.

§ 145.

Gewerberegister.

Bei den Gewerbebehörden erster Instanz sind Gewerberegister zu führen, welche sowohl die freien als auch die handwerksmäßigen und die konzessionierten Gewerbe, jedoch in abgesonderten Abteilungen zu umfassen haben; in denselben ist jede Veränderung im Stande der Gewerbe einzutragen und von dieser immer auch der Steuerbehörde und der Handels- und Gewerbekammer Kenntnis zu geben.

§ 146.

Rekurse in Gewerbesachen.

Die Entscheidungen der Gewerbebehörden sind mit deren Gründen den Parteien bekannt zu geben. Denselben steht, soweit das Gesetz nicht für einzelne Fälle andere Anordnungen enthält, gegen Entscheidungen der Gewerbebehörden erster Instanz binnen 14 Tagen, gegen Entscheidungen der Gewerbebehörden zweiter Instanz binnen vier Wochen der Rekurs an die Oberbehörde offen.

Kommt der Mangel eines gesetzlichen Erfordernisses zur Kenntnis der Oberbehörde, so hat sie von Amts wegen einzuschreiten.

§ 151.

Bestimmung der Geldstrafen.

Die Einbringung der Strafgelder erfolgt im administrativen Exekutionswege.

Sie fließen, wenn der Straffällige als Mitglied oder Angehöriger einer Gewerbegenossenschaft angehört, welche eine eigene Gehilfenkrankenkassa nach Vorschrift des § 121 errichtet hat oder bezüglich ihrer Angehörigen einer anderen, den gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Krankenkassa korporativ beigetreten ist, in diese Krankenkassa.

Bestehen bei einer Gewerbegenossenschaft nach Zulaß des § 106, Alinea 5 für die Gehilfen und für die zu untergeordneten Hilfsdiensten beim Gewerbe verwendeten Arbeitspersonen verschiedene Krankenkassen, so sind die betreffenden Strafbeträge beiden Kassen zu gleichen Teilen zuzuweisen.

In allen sonstigen Fällen fließen diese Strafbeträge in den Reservefond der Bezirkskrankenkassa, und zwar derjenigen, bei welcher die Hilfsarbeiter des

Straffälligen, beziehungsweise die straffälligen Hilfsarbeiter im Zeitpunkte der begangenen Übertretung krankenversicherungspflichtig waren oder unter der Voraussetzung des befugten Gewerbebetriebes, respektive der tatsächlichen Verwendung von Hilfsarbeitern ohne Rücksicht auf eine allenfalls in Betracht kommende genossenschaftliche Versicherung krankenversicherungspflichtig gewesen wären.

Artikel II.

Die Bestimmungen der § 104b, 104c und 104d treten ein Jahr, alle andren Bestimmungen dieses Gesetzes sechs Monate nach Kundmachung desselben in Wirksamkeit.

Artikel III.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes sind Mein Handelsminister und Mein Minister des Innern betraut.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Digitized by Google

Erläuternde Bemerkungen.

Die bedrängte Lage des Gewerbes veranlaßte die Regierung schon vor geraumer Zeit, Gesetzesvorschläge in Erwägung zu ziehen, durch welche der im Gewerbe tätigen Bevölkerung — Meistern wie Gehilfen — in ihrem Ringen um eine gesicherte wirtschaftliche Existenz Hilfe und Erleichterung gebracht werden könnte. Aus den Kreisen des Kleingewerbes selbst hervorgegangene und auf zahlreichen Gewerbetagen vertretene Anregungen zur Besserung der bestehenden Verhältnisse mußten hiebei umsomehr Beachtung finden, als ihnen auch im Abgeordnetenhause des Reichsrates in zahlreichen Anträgen und Interpellationen in beredter Weise das Wort gesprochen wurde.

Wie die Regierung nicht ohne Befriedigung wahrnehmen konnte, hat sich in den letzten Jahren die Überzeugung Geltung verschafft, daß den vielfachen Mißständen, die unseren Gewerbestand bedrücken, weniger durch einen Vorstoß in der Richtung gegen andere Produktionskreise abgeholfen werden kann, als vielmehr durch eine Kräftigung des Gewerbestandes selbst, den solidarischen Zusammenschluß der Gewerbegenossen und die Hebung der fachlichen Tüchtigkeit des gesamten Standes.

Hiedurch wird der Regierung der Versuch erleichtert, den zu Tage getretenen Wünschen entgegenzukommen, ohne damit vitale Interessen anderer für das wirtschaftliche Gedeihen des Staates hochwichtiger Faktoren zurücksetzen oder gar verletzen zu müssen.

Als ein solcher Versuch, die Organisationsbestrebungen des Gewerbes durch Maßnahmen der Gesetzgebung zu unterstützen und wirksam zu fördern und zugleich den wohlbegründeten, auf die innere Gliederung des Handwerkes und die Erziehung eines befähigten Nachwuchses gerichteten Forderungen gerecht zu werden, stellt sich der vorliegende Gesetzentwurf dar.

Derselbe ist im Wesen eine Ausgestaltung jenes Referentenentwurfes, der im k. k. Handelsministerium ausgearbeitet und mit dem Erlasse dieses Ministeriums vom 8. August 1901, Z. 25428, den Handels- und Gewerbekammern sowie den politischen Landesbehörden zur Begutachtung übergeben wurde. Die Ergebnisse dieser Umfrage sind übersichtlich zusammengestellt und in Druck gelegt worden.

Nebst den aus der gedachten Darstellung ersichtlichen Voten hat das Handelsministerium auch noch die Äußerung des Industrierates und in Betreff der die Rechtsverhältnisse der Hilfsarbeiter berührenden Bestimmungen jene des Arbeitsbeirates eingeholt. Diese Äußerungen werden abgesondert in Vorlage gebracht werden.

Die wichtigsten Gesichtspunkte der Gesetzesvorlage, die im großen Ganzen nur einen weiteren Schritt auf jener Bahn bedeutet, welche schon mit den Gewerbenovellen vom 15. März 1883, R. G. Bl. Nr. 39, und vom 23. Februar 1897, R. G. Bl. Nr. 63, erfolgversprechend betreten wurde, lassen sich in folgendem zusammenfassen:

Vertiefung und Festigung der zwangsgenossenschaftlichen Organisation des Gewerbestandes und rationelle Fortbildung des Befähigungsnachweises. In letzterer Richtung kommen vornehmlich jene Bestimmungen des Gesetzentwurfes in Betracht, mit welchen bei den handwerksmäßigen Gewerben die Lehrlingsprüfung eingeführt, die Absolvierung mindestens eines praktischen Gehilfenjahres, beziehungsweise der ganzen Lehrzeit als unerläßliche Voraussetzung für die Erbringung des Befähigungsnachweises aufgestellt und für das Halten von Lehrlingen sowie für den Besuch der Fortbildungsschulen seitens der Lehrlinge eine strengere Vorschrift erlassen wurde. Hand in Hand damit geht eine Reihe von Bestimmungen, die verhüten soll, daß

Digitized by Google

der Befähigungsnachweis auf Umwegen etwa zur Bedeutungslosigkeit herabgedrückt oder gänzlich umgangen werde. Hiezu treten erschwerende Vorschriften für die Dispenserteilung und besondere Normen, nach denen bei offenen Handels- und Kommanditgesellschaften für bestimmte Personen der Befähigungsnachweis gefordert wird; endlich wird bestimmt, daß den Genossenschaften Gelegenheit geboten werde, sich vor Ausfertigung des Gewerbescheines für handwerksmäßige Gewerbe zu äußern und daß gefälschte unwahre und aus sonstigen Gründen ungültige Befähigungsdokumente eingezogen werden können.

Was den Ausbau der Gewerbegenossenschaften betrifft, strebt der Gesetzentwurf eine Vervollkommnung des bisherigen Rechtszustandes sowohl hinsichtlich der äußeren als auch inneren Organisation des Genossenschaftswesens an. Die Bildung von Fachgenossenschaften sowie die Gründung von Genossenschaftsverbänden soll erleichtert und die Zahl der Genossenschafts- und insbesondere der Bezirksverbände — denen als Beiräten der Gewerbebehörden eine besondere Rolle zugedacht ist — vermehrt werden.

Durch Gewährung eines Rekursrechtes an die Genossenschaften in wichtigen, im Gesetze aufgezählten Fällen, sowie durch eine wesentliche Erweiterung der Genossenschaftszwecke auf wirtschaftlichem und humanitärem Gebiete, dann auch hinsichtlich der Fürsorge für die Genossenschaftsmitglieder sollen die Genossenschaften eine höhere Bedeutung und innere Kräftigung erfahren. Desgleichen ist im Interesse der größeren Genossenschaften die heute schon vielfach bestehende Einrichtung der Vertrauensmänner (Lokaldelegierten) und die Schaffung von Fachsektionen im Gesetzentwurfe vorgesehen.

Eine wirksame Unterstützung für die Erreichung der den Genossenschaften vorgesteckten Ziele glaubt die Regierung in der nach den bisherigen Erfahrungen vorzüglich bewährten Institution der Genossenschaftsinstruktoren erblicken zu dürfen und schlägt daher vor, diese Institution von dem Boden der Verordnung auf jenen des Gesetzes zu übertragen.

Endlich bezweckt der Gesetzentwurf einen besonderen Schutz jenen Gewerbekategorien zuzuwenden, welche trotz ernsten Mühens um Verbesserung ihrer Lage unter der Ungunst der Verhältnisse besonders schwer zu leiden haben, wie: dem Gast- und Schankgewerbe, dem Rauchfangkehrergewerbe und der handwerksmäßigen Erzeugung von Bekleidungsgegenständen.

Ein anderer Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen knüpft an die Erfahrungen bei Handhabung der geltenden Gewerbevorschriften an und berücksichtigt die Rechtsprechung der berufenen Administrativbehörden und des Verwaltungsgerichtshofes.

Im einzelnen wird zu den Bestimmungen des vorliegenden Gesetzentwurfes folgendes bemerkt.

Zu § 3.

Mangels einer gesetzlichen Definition des Begriffes der juristischen Person haben sich Zweifel darüber ergeben ob Gesellschaften, welche zur Protokollierung der Firma verpflichtet sind, insbesondere offene Handelsgesellschaften, als juristische Personen anzusehen seien.

Die Praxis der Administrativbehörden hat diese Frage allerdings in dem Sinne gelöst, daß Gesellschaften der bezeichneten Art grundsätzlich als juristische Personen anerkannt und als solche zum selbständigen Gewerbebetriebe zugelassen wurden.

Hiebei hat sich die Schwierigkeit ergeben, daß bei Erledigung der Gewerbsanmeldungen und der Gesuche um Konzessionsverleihung von den Behörden der Nachweis der bereits erfolgten Firmaprotokollierung, für die Firmaprotokollierung wiederum der Nachweis der erfolgten Steuervorschreibung begehrt werden konnte.

Allerdings hat die Verwaltung auch in dieser Beziehung auf der durch die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (Erkenntnis vom 3. Jänner 1901, Z. 7578 ex 1900, B. Nr. 15031) geschaffenen Grundlage Abhilfe getroffen. (Erlaß der Ministerien des Innern und des Handels vom 8. Mai 1901, Z. 7245.)

1. Durch den vorliegenden Gesetzentwurf soll die rechtliche Fähigkeit der erwähnten Gesellschaften zum selbständigen Gewerbebetriebe außer Zweifel gestellt und für die von der Praxis bereits vorgenommene Regelung die gesetzliche Grundlage geschaffen werden.

2. Bezüglich des Befähigungsnachweises in Ansehung der offenen Handelsgesellschaft und der Kommanditgesellschaften sind in den §§ 14 e) und 23 a) Vorschriften enthalten, die darauf abzielen, der Vorschiebung von Strohmännern in Gestalt von Stellvertretern oder Geschäftsführern vorzubeugen.

Digitized by Google

Was den Gewerbebetrieb durch sonstige Personenverbindungen, denen einheitliche Rechtspersönlichkeit nicht zukommt, anbelangt, tritt durch den vorliegenden Gesetzentwurf keine Änderung des gegenwärtigen Rechtszustandes ein. Die herrschende Praxis steht auf dem Standpunkte, daß solche Personenverbindungen eine einheitliche, gemeinsame Gewerbebefugnis überhaupt nicht erlangen können und stützt diese ihre Rechtsauffassung auf die Erwägung, daß die Gewerbeordnung nur einen Gewerbebetrieb durch einzelne physische oder durch juristische Personen kennt, während die Erwerbung einer einheitlichen Gewerbeberechtigung durch mehrere physische Personen, welche durch das Band der juristischen Persönlichkeit nicht mit einander verbunden sind, nicht vorgesehen ist.

Da dieser Zustand mit den Bedürfnissen des Verkehres in Einklang steht und auch vom Standpunkte der Gewerbeaufsicht zu billigen ist, schien es der Regierung nicht zweckmäßig, in diesem Belange eine Änderung in Vorschlag zu bringen.

Zu § 12, Absatz 3.

Das geltende Gesetz verbietet nur die Zusammenfassung solcher Gewerbe in eine einheitliche Gewerbeanmeldung, welche mit Rücksicht auf ihren Gegenstand oder die Betriebsart wesentlich verschieden sind.

Diese schon ihrer Fassung nach etwas unbestimmte Norm ließ bei Abgang positiver Handhaben für die Beurteilung einer wesentlichen Verschiedenheit in den beiden gedachten Belangen zu viel Spielraum für die fallweise Auslegung und konnte sohin weder eine durchgreifende einheitliche Praxis gewährleisten noch jene Schwierigkeiten verhüten, die nach der Intention dieser Norm vermieden werden wollten. Wichtige Gründe der Gewerbepolizei, so namentlich eine gesicherte Abgrenzung der einzelnen subjektiven Gewerberechte und die Beurteilung der genossenschaftlichen Mitgliedschaft, sowie das Erfordernis einer vereinfachten Führung des Gewerbekatasters und der Gewerbestatistik erheischen eine Änderung des gegenwärtigen Rechtszustandes, die, um ihrem Zwecke voll zu entsprechen, das absolute Verbot der Zusammenfassung mehrerer Gewerbe in eine Anmeldung bedingen würde. Die Bedenken, welche dagegen durch den Hinweis auf die namentlich auf dem flachen Lande herrschenden Gebräuche insbesondere bei einzelnen herkömmlich miteinander verknüpften handwerksmäßigen Gewerben (zum Beispiel Lebzelterei und Wachszieherei, Friseur-, Raseur-, Perückenmachergewerbe, Riemerei, Taschnerei, Sattlerei u. s. w.) geltend gemacht worden sind, ließen es jedoch ratsam erscheinen, bezüglich dieser Gewerbe eine Zusammenfassung in einer Anmeldung ausnahmsweise zu gestatten. Eine solche Ausnahme ist für Handelsgewerbe in dem Gesetzentwurfe aus dem Grunde nicht festgesetzt worden, weil auch der Handel mit verschiedenen Waren ein einheitlicher ist und überdies eine Reihe eingebürgerter allgemein gebräuchlicher Kollektivbezeichnungen zu Gebote steht.

Zu § 14 bis § 14 f.

In formeller Beziehung hat sich zunächst die Notwendigkeit ergeben, den bisher in § 14 enthaltenen, nunmehr wesentlich erweiterten Rechtsstoff der besseren Übersichtlichkeit halber in mehrere selbständige mit den Zahlen 14 bis 14 d bezeichnete Paragraphen zu zerlegen und dem letzteren noch die zusammenhängenden §§ 14 e und f anzureihen.

Im § 14 wird die Grundnorm über das Wesen und die Art des Befähigungsnachweises, als der Voraussetzung für den Antritt von handwerksmäßigen Gewerben, aufgestellt.

Zum Unterschiede von dem bisher geltenden Gesetze ist an dieser Stelle des Entwurfes die Rede von dem Nachweise der ordnungsmäßigen Beendigung des Lehrverhältnisses und von der Beibringung des von der Genossenschaftsvorstehung ausgestellten Lehrbriefes zum Nachweise der geforderten Erlernung des Handwerkes.

Bezüglich der Arbeitszeugnisse, sowie bezüglich der Lehrzeugnisse in jenen Fällen, wo der Lehrherr einer Genossenschaft nicht angehörte, bleibt es mit einer präziseren Textierung bei dem bisherigen Zustande, was vorzüglich für den Nachweis der in fabriksmäßigen Gewerben erfolgten Erlernung und mehrjährigen Verwendung von Bedeutung ist.

Die seitens der Genossenschaften handwerksmäßiger Gewerbe vielfach aufgestellte Forderung, es mögen auch die Lehrzeugnisse der in der Fabrikslehre gestandenen Personen durch die Genossenschaft bestätigt werden, konnte keine Berücksichtigung finden, weil der Wirkungskreis der Genossenschaften gesetzlich umschrieben ist und darüber hinaus der Genossenschaft eine Einflußnahme nicht zugestanden werden kann.

Andrerseits konnte aber auch der von einer Handels- und Gewerbekammer, sowie von Vertretern der Industrie geäußerte Wunsch, daß nicht „die Verwendung in einem analogen Fabriksbetriebe", sondern

Digitized by Google

„die analoge Verwendung in einem Fabriksbetriebe" als maßgebend erklärt werden soll, um zum Beispiel einem bei dem Hausschlosser einer Baumwollspinnerei verwendeten Arbeiter die Möglichkeit der für das Schlossergewerbe geforderten Nachweiserbringung zu sichern, nicht berücksichtigt werden.

Eine weitere Neuerung liegt in der Einbeziehung der Normen über die Bestimmung der Zahl der Lehrlings- und Gehilfenjahre unmittelbar in das Gesetz. Materiell wird in dieser Beziehung eine Änderung nicht herbeigeführt, weil die bisher auf Grund gesetzlicher Ermächtigung im Verordnungswege (Verordnung des Handelsministers im Einvernehmen mit dem Minister des Innern vom 17. September 1883, R. G. Bl. Nr. 149) getroffenen Anordnungen in den Entwurf Aufnahme gefunden haben. Diese Neuerung entspricht vielfach geäußerten Interessentenwünschen, sowie einem Bedürfnisse nach Vereinfachung der bezüglichen Normen und ist auch insofern am Platze, als § 98a für den Bereich der nicht handwerksmäßigen Gewerbe analoge Bestimmungen trifft.

Der neue § 14 a beschäftigt sich mit den den praktischen Befähigungsnachweis supplierenden Zeugnissen gewerblicher Unterrichtsanstalten und der Bezeichnung der hiezu qualifizierten Anstalten. Eine hervorstechende und für die intensivere Gestaltung des Befähigungsnachweises wesentliche Neueinführung bildet der Umstand, daß fortan die betreffenden Schulzeugnisse nicht mehr den Nachweis der praktischen Verwendung im Gewerbe in seiner Gänze ersetzen sollen, sondern entweder nur die Lehrzeit (Alinea 1) oder bei besonderer Qualifikation der Unterrichtsanstalt die Lehrzeit und ein Jahr der Gehilfenzeit (Alinea 2) oder in den Fällen des Alineas 3 die Gehilfenzeit bis zu einem Jahre ersetzen. Lediglich in dem in Alinea 4 gedachten Falle wird eine gänzliche Ersetzung der Gehilfenzeit bewirkt, doch muß in diesem Falle das Lehrverhältnis ordnungsmäßig beendet worden sein, das heißt der Bewerber muß die gesamte Lehrzeit in der praktischen Meister- oder Fabrikslehre absolviert haben. Es wird sohin unter allen Umständen an der Forderung einer praktischen Werkstättenarbeit festgehalten und damit einem geradezu einmütigen, auch im Arbeitsbeirate unter der Zustimmung der Arbeitervertreter befürworteten Wunsche entgegengekommen.

Die in den Alineas 2, 3 und 4 durchgeführte Differenzierung ist den durch die Organisation unseres gewerblichen Unterrichtswesens (Fachschulen, Werkmeisterschulen, Tagesschulen an den Staatsgewerbeschulen) gegebenen Anforderungen angepaßt.

§ 14 b behandelt die Frage der Anrechnung der Lehr- und Gehilfenzeit in organisierten Einrichtungen und Anstalten, welche nicht unter die Gewerbeordnung fallen, in denen aber die betreffenden handwerksmäßigen Arbeiten verrichtet werden. Hier erheischt die Rücksichtnahme auf eine ungestörte Existenzbegründung die tunlichste Gleichstellung der betreffenden Arbeitskräfte mit den Hilfsarbeitern in den gleichartigen Gewerbebetrieben. Solche Einrichtungen und Anstalten besitzt das Heer, die Kriegsmarine und die Landwehr; weiter kommen hier beispielsweise die technischen Hilfsanstalten des Ärars, der Eisenbahnen und Dampfschiffahrtsunternehmungen in Betracht. Ausgehend von dem normalen Falle, daß der Eintritt eines „Professionisten" in den aktiven Militärdienst erst nach vollendeter Lehrzeit und erfolgter Freisprechung stattfindet, beschränkt sich der Gesetzentwurf auf die Anordnung, daß die Verwendung von präsent dienenden Personen zu gewerblichen Verrichtungen der Gehilfenverwendung gleichzuhalten sei. Was nun die technischen Hilfsanstalten anbelangt, so spricht ein unverkennbares Bedürfnis sowie die Billigkeit dafür, daß die Verwendung in solchen Anstalten als gleichwertig mit der Lehrlings- und Gehilfenverwendung in einem entsprechenden Gewerbebetriebe angesehen werde.

Daß die Norm hierüber nicht unmittelbar in das Gesetz aufgenommen wurde, erklärt sich aus der Rücksicht auf eine möglichst umfassende Verwirklichung der gesetzgeberischen Absicht, welcher in Anbetracht der Mannigfaltigkeit und Veränderlichkeit der in Rede stehenden Betriebe und Anstalten die Verordnungsgewalt rascher und besser zu folgen vermag. Auf diese Art wird auch dem in Genossenschaftskreisen nahezu ausnahmslos geäußerten Wunsche, die Straf-, Zwangsarbeits- und Besserungsanstalten einer gleichartigen Behandlung nicht teilhaftig werden zu lassen, Rechnung getragen werden können.

In § 14 c wird die Frage der Dispenserteilung geregelt. Die Änderungen, die dieser Paragraph gegenüber den bezüglichen Alineas 6 und 7 des geltenden Gesetzes aufweist, sind auf das Bedürfnis zurückzuführen, der Praxis die dem Geiste des Gesetzes entsprechenden Handhaben zu bieten. Das Alinea 3 bedeutet keine Mehrung der materiellen Dispensfälle, sondern trifft lediglich Vorsorge für jenen Fall, wo die formalen Nachweisdokumente nicht aufzubringen sind, zum Beispiel infolge Ablebens des seinerzeitigen Arbeitgebers.

Der im Alinea 1 eingeschaltete Zwischensatz: „solcher konzessionierter Gewerbe, bezüglich welcher der Nachweis einer besonderen Befähigung gefordert erscheint (§ 23, Alinea 1)", verfolgt den Zweck, den Übergang von einem an den Befähigungsnachweis gebundenen konzessionierten Gewerbe zu einem verwandten handwerksmäßigen Gewerbe oder auch den gleichzeitigen Betrieb solcher Gewerbe zu ermöglichen. Für die konzessionierten Gewerbe sind analoge Normen im § 23 des Entwurfes enthalten.

Digitized by Google

Bei diesem Anlasse sei bemerkt, daß die mitunter erhobenen Klagen über eine allzu reichlich geübte Dispenserteilung an der Hand der statistischen Zusammenstellungen nach den Gewerbekatastern als unbegründet bezeichnet werden können, und daß daher dieser Umstand allein keineswegs dazu drängt, die Dispens überhaupt auch in Ausnahmsfällen auszuschließen.

§ 14 d enthält verschärfte Vorschriften bezüglich der Erbringung des Befähigungsnachweises für eine ganze Reihe handwerksmäßiger Gewerbe. Hienach sollen zunächst die gemeiniglich von Frauen betriebenen handwerksmäßigen Gewerbe im Verordnungswege aufgezählt werden, was eine wesentliche Einschränkung der bisher der Exekutive frei überlassenen Beurteilung des Charakters solcher Gewerbe in sich schließt und zweitens wird speziell bezüglich des von Frauen ausgeübten Kleidermachergewerbes die freie Befähigungswürdigung für die Regel der Fälle insofern ausgeschlossen, als die Beendigung des Lehrverhältnisses oder eventuell das Zeugnis über die Absolvierung bestimmt qualifizierter Unterrichtsanstalten gefordert wird. Diese strengeren Maßnahmen sollen den ordnungsmäßig befähigten Inhabern der Kleidermachergewerbe zu statten kommen und im Zusammenhalte mit den Vorschriften des § 38, Alinea 5, eine wirksame Förderung der gedachten handwerksmäßigen Gewerbe der Konfektionsbranche im Rahmen des vorliegenden Gesetzes herbeiführen.

Es verdient jedoch hervorgehoben zu werden, daß gerade in dieser Bestimmung von vielen Seiten eine Bedrohung der Existenzen von mittellosen Witwen oder Waisen, die heute durch Kleidernähen ihr Leben fristen, erblickt worden ist. Dieser Befürchtung begegnet der Gesetzentwurf durch eine der politischen Landesbehörde erteilte Ermächtigung, mittellosen Bewerberinnen behufs Sicherstellung des Lebensunterhaltes den Nachweis der ordnungsmäßigen Beendigung des Lehrverhältnisses nachzusehen.

Andrerseits sind in genossenschaftlichen Kreisen Stimmen laut geworden, welche die Bestimmungen des dritten Alineas des § 14 auch auf die sogenannten Hausnäherinnen und auf das Damenfrisieren zu Hause ausgedehnt wissen wollen. Der Regierung schien es jedoch zu weitgehend zu sein, auch noch diese Art häuslicher Nebenbeschäftigung der Frauen in der gleichen Weise wie das Kleidermachergewerbe zu behandeln.

§ 14 e. Bisher fehlte es in der Gewerbeordnung an ausdrücklichen Vorschriften darüber, wer bei dem Antritt handwerksmäßiger Gewerbe durch offene Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften den gesetzlich geforderten Befähigungsnachweis zu erbringen habe. Diese Frage war in der Administrativpraxis um so schwieriger zu lösen, als die beiden Gesellschaftsarten nach streng zivilrechtlicher Auffassung nicht als juristische Personen qualifiziert erscheinen und daher die Anwendung der Normen des § 3 sowie des § 55, Alinea 2 der Gewerbeordnung bezüglich der Stellvertreter zweifelhaft war.

Die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (Erkenntnis vom 6. Juli 1901, Z. 5349, B. 454) hat allerdings, wie schon erwähnt, die offenen Handelsgesellschaften für den Bereich des Gewerberechtes als juristische Personen behandelt, ohne jedoch den durch die Fassung des bestehenden Gesetzes hervorgerufenen Zweifel gänzlich zu beheben. Es war daher notwendig, hierüber eine ausdrückliche Norm in das Gesetz aufzunehmen und sodann diese Norm derart zu gestalten, daß der im Interesse des Handwerkes erwartete Effekt des Befähigungsnachweises nicht durch Strohmännerwirtschaft vereitelt werde. Der Entwurf schlägt zu diesem Behufe eine Sonderbehandlung der beiden Gesellschaftsformen in der Art vor, daß nicht wie bei der juristischen Person bloß der Stellvertreter, also ein Angestellter, sondern mindestens e i n Gesellschafter und zwar ein im Gesellschaftsvertrage zum Betriebe der Geschäfte der Gesellschaft berechtigter Gesellschafter (Artikel 99 und 102 des allgemeinen Handelsgesetzbuches) den Befähigungsnachweis zu erbringen habe.

Die Verwirklichung der oft vernommenen Forderung, s ä m t l i c h e Gesellschafter zur Beibringung des Befähigungsnachweises zu verpflichten, würde nicht danach angetan sein, die Entwicklung der Gewerbebetriebe günstig zu beeinflussen, da denselben die Möglichkeit der Assoziierung mit dem Kapitale gewahrt bleiben muß. Ebensowenig konnte auch die weitere Forderung, daß auch die Aktiengesellschaften und die Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften analog zu behandeln wären, berücksichtigt werden, weil diese Korporationen gemeinrechtlich zweifellos als juristische Personen gelten. Einleuchtende Billigkeitsgründe, sowie Postulate einer ungestörten Gewerbeverwaltung rechtfertigen die Aufnahme einer Fristbestimmung für die nachträgliche Namhaftmachung des vertretungsbefugten Gesellschafters im Falle unvorhergesehenen Ausscheidens seines Vorgängers, sowie die Anzeigepflicht der Gesellschaften bezüglich des Wechsels in der Person der befähigten Gesellschafter.

Auf den Betrieb von handwerksmäßigen Gewerben solcher Gesellschaften, die ihr Gewerbe vor Beginn der Wirksamkeit dieser neuen Bestimmung angemeldet haben, findet die vorerwähnte Vorschrift des Gesetzentwurfes selbstverständlich keine Anwendung.

§ 14 f. In diesem Paragraphen wird im Unterschiede von der gegenwärtig nach § 114, drittletztes Alinea vorgesehenen bloßen Fakultät ein Obligatorium geschaffen, welches eine die Einflußnahme der Genossenschaften auf die strenge Handhabung des Befähigungsnachweises verbürgende Norm aufstellt und geeignet erscheint, den Sinn der Genossenschaften für eine gesunde Gewerbeautonomie mächtig anzuregen und die

Digitized by Google

Erreichung einer wichtigen Aufgabe der Gewerbepolizei unter Mitwirkung der Genossenschaft zu sichern. Die vorgesehenen Präklusivfristen sind ein im allgemeinen Interesse notwendiger Damm gegen mißbräuchliche Ausnützung der den Genossenschaften zugedachten Gerechtsame. Die von mancher Seite begehrte Zustimmung der Genossenschaft in den Fällen des Alineas 1 erscheint mit der verfassungsrechtlichen Stellung und Verantwortung der Gewerbebehörden unvereinbar.

In dem zweiten Alinea wird die Möglichkeit geboten, illegale Nachweisdokumente ein- für allemal der weiteren mißbräuchlichen Produzierung zu entziehen.

Zu § 15.

Im § 15 mußte eine Vervollständigung der Aufzählung der konzessionierten Gewerbe vorgenommen werden. Die auf Grund des § 24 erflossenen Ministerialverordnungen, betreffend die Einreihung einzelner Gewerbe unter die konzessionierten, beiben unberührt und es wurde, um diesfalls keine Zweifel aufkommen zu lassen, eine entsprechende Erklärung als letztes Alinea angefügt. In letzterer Beziehung kommt in Betracht:

Die gewerbsmäßig betriebene Herstellung von Anlagen für Erzeugung und Leitung von Elektrizität. (Ministerialverordnung vom 25. März 1883, R. G. Bl. Nr. 41, beziehungsweise 20. Dezember 1883, R. G. Bl. Nr. 188);

der gewerbsmäßig betriebene Hadernhandel in den Grenzbezirken (Ministerialverordnung vom 28. August 1884, R. G. Bl. Nr. 143);

der Betrieb von Informationsbureaus zum Zwecke der Auskunfterteilung über die Kreditverhältnisse von Firmen (Ministerialverordnung vom 20. Juli 1885, R. G. Bl. Nr. 116, beziehungsweise vom 28. Juli 1890, R. G. Bl. Nr. 157, vom 1. Mai 1891, R. G. G. Bl. Nr. 58, und vom 6. Juli 1893, R. G. Bl. Nr. 117);

der Betrieb von Leichenbestattungsunternehmungen (Ministerialverordnung vom 30. Dezember 1885, R. G. Bl. Nr. 13 ex 1886);

das Zahntechnikergewerbe (Ministerialverordnung vom 20. März 1892, R. G. Bl. Nr. 55, beziehungsweise vom 14. Februar 1904, R. G. Bl. Nr. 15);

der Betrieb von Reisebureaus (Ministerialverordnung vom 23. November 1895, R. G. Bl. Nr. 181);

der gewerbliche Betrieb der Abfüllung des Bieres in Flaschen zum Zwecke des Vertriebes von Flaschenbier (Ministerialverordnung vom 30. März 1899, R. G. Bl. Nr. 64, beziehungsweise vom 22. September 1899, R. G. Bl. Nr. 183, und vom 16. Juli 1900, R. G. Bl. Nr. 129);

der Betrieb von Telegraphenagenturen, Telegraphenbureaus, Telegraphenkorrespondenzbureaus (Ministerialverordnung vom 7. März 1902, R. G. Bl. Nr. 53);

der Betrieb von Privatdetektivunternehmungen (Ministerialverordnung vom 19. April 1904, R. G. Bl. Nr. 41);

der Handel mit gebrannten geistigen Getränken in verschlossenen Gefäßen für Galizien und die Bukowina (Ministerialverordnung vom 7. Oktober 1904, R. G. Bl. Nr. 121).

Zu § 15, Punkt 14.

In § 15, Punkt 14 der geltenden Gewerbeordnung ist der Verschleiß der zu arzneilicher Verwendung bestimmten Stoffe und Präparate, insofern derselbe nicht ausschließlich den Apothekern vorbehalten ist, dem Verschleiß von Gift in Bezug auf das Erfordernis der Konzession gleichgestellt.

Da bei Abgang einer authentischen Interpretation des Ausdruckes „Verschleiß" der letztere in der Praxis als mit „Verkauf im kleinen" gleichbedeutend genommen wird, ergibt sich die Diskrepanz, daß der Klein- und der Großhandel mit denselben für Leben und Gesundheit gefährlichen Gegenständen, wie es die Gifte sind, in Ansehung der Konzessionspflichtigkeit verschieden behandelt wird. Doch auch der Handel mit zu größter Vorsicht im Verkehre mahnenden und verläßliche Fachkenntnis erheischenden Heilstoffen und Präparaten gestattet im Interesse der Sicherheit eine derartige verschiedene Behandlung nicht und es muß, wie vom obersten Sanitätsrate betont wurde, auch für den Großhandelsverkehr mit den gedachten Artikeln an der Forderung der Konzession festgehalten werden. Dieser Erwägung trägt der Entwurf Rechnung, indem er das Wort „Verschleiß" durch den weiteren Begriff „Verkauf" ersetzt und auch in § 23 das Erfordernis des Lokalbedarfes aufstellt; das Zustandekommen dieser Änderung wird auch die seinerzeitige entsprechende Änderung, beziehungsweise Erweiterung der Ministerialverordnung vom 17. September 1883, R. G. Bl. Nr. 151, in Betreff des Nachweises einer besonderen Befähigung der Konzessionswerber zur Folge haben müssen.

Digitized by Google

Zu § 15, Punkt 15.

Die Einbeziehung des Handels mit Flaschenbier unter die konzessionierten Gewerbe entspricht den eindringlich geäußerten Wünschen des Gastgewerbestandes.

Das ganz besonders über die Ungunst der wirtschaftlichen Verhältnisse klagende Schankgewerbe bedarf zur Sicherung seines Bestandes einer durchgreifenden Hilfe, die namentlich in dem wirksamen Schutze gegen die so naheliegende Konkurrenz durch den Flaschenbierhandel zu bestehen hätte.

Wenn auch mehrfach eine Regelung des Flaschenbierhandels im Verordnungswege zum Zwecke der Sicherung der Schankgewerbe erfolgt ist, ist es doch nicht gelungen, die bekämpften Mißstände auszurotten und die angestrebten Erfolge zur Gänze zu erzielen. Der Entwurf schafft nun in dieser Beziehung Wandel, indem er im Interesse der Gast- und Schankgewerbe den bekannten auf der Reichskonferenz der Gastwirte Österreichs im Monate November 1902 in Wien geäußerten, vom Handelsministerium in einer separaten Bearbeitung eingehend gewürdigten Forderung, wie dieser Punkt im Zusammenhalt mit den §§ 18, 20 und 20 b des Entwurfes lehrt, nahezu vollends entgegen kommt.

Zu § 15, Punkt 22.

An dieser Stelle wird das in den §§ 21 a bis 21 f näher behandelte fortan konzessionspflichtige Gewerbe der Dienst- und Stellenvermittlung in die Aufzählung einbegriffen.

Zu § 17.

Dieser Paragraph mußte zunächst im Hinblicke auf die vorgeschlagene Neuregelung des Detailhandels mit Flaschenbier eine Erweiterung erfahren und wurde in eine durchaus neue Fassung gebracht.

Zu § 18 und § 20.

Die wesentlichste Neuerung in diesen Paragraphen bildet die Einräumung des Rekursrechtes an die für die Gast- und Schankgewerbe bestehenden Genossenschaften bei Erteilung und Übertragung der Schankkonzessionen. Dieses Rekursrecht wird der Genossenschaft in der gleichen Weise wie der Gemeinde zuerkannt, und zwar aus dem Grunde, weil die betreffende Genossenschaft interessiert und berufen erscheint, bei Beurteilung des Lokalbedarfes ihr Votum abzugeben. Dieses Rekursrecht ist gegenüber dem im § 116 a des Entwurfes den Genossenschaften zuerkannten Rekursrechte immerhin ein solches singulärer Natur.

Eine weitere Neuerung stellt die Änderung des letzten Absatzes der § 18 und 20 dar. Es wird nämlich der durch die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (Erkenntnis vom 29. November 1897, Z. 5970) anerkannten Praxis des Ministeriums des Innern folgend, eine Beschränkung des Rekursrechtes der Gemeinden auf jene Fälle, in denen ungeachtet der Einwendung der Gemeinde die Konzession in zwei Instanzen verliehen, beziehungsweise die Übertragung der Konzession bewilligt wurde, ausdrücklich statuiert. Diese neue Bestimmung rechtfertigt sich durch die Disposition des für das Rekursrecht der Gemeinden maßgebenden Alineas 6 des § 18, sowie durch die im letzten Alinea desselben Paragraphen zum Ausdruck kommende Tendenz, den Rechtszug zu beschränken. In diesem Sinne erging an die politischen Landesbehörden ein Erlaß des Ministeriums des Innern vom 18. August 1902, Z. 34744.

§ 20 erfährt überdies durch den vorliegenden Entwurf im ersten Absatze insofern eine Änderung, als auch bei Übertragung der in § 16 c, d, e aufgezählten Gast- und Schankgewerbe das Moment des Bedürfnisses der Bevölkerung geprüft werden soll. Diese Neuerung bezweckt die Hintanhaltung nachträglicher Verschiebungen in Bezug auf den Lokalbedarf, die gegenwärtig zum Nachteile der ansässigen Gastgewerbe dadurch möglich sind, daß einfach eine Verlegung anderwärts in derselben Ortschaft bestehender Konzessionen bewerkstelligt wird, ohne daß der in der näheren Umgebung der in Aussicht genommenen neuen Betriebsstätte schon gedeckte örtliche Bedarf dem entgegenstünde. Eine ausdrückliche Betonung des Bedürfnisses der Bevölkerung in der näheren Umgebung der neuen Betriebsstätte war einesteils nicht erforderlich, weil bei dem freien Ermessen der Gewerbebehörde die Berücksichtigung dieses Umstandes jederzeit möglich ist; andrerseits würde aber eine solche Hervorhebung insofern stören, als für die konkrete Beurteilung auch noch andere Momente zum Beispiel des allgemeinen Verkehrs, ausschlaggebend sein können.

Zu § 20 a.

In der geltenden Gewerbeordnung fehlt es an bestimmten Vorschriften für die gewerbepolizeiliche Behandlung der in dem neuen § 20 a erwähnten und praktisch sehr häufig vorkommenden Fälle.

Vielfach hat sich bereits bei den Gewerbebehörden eine Praxis entwickelt, die nun ihre gesetzliche Sanktion bekommen soll. Doch ist es zweckmäßig, bei dieser Gelegenheit auf die Erwerbsinteressen der in der betreffenden oder in einer benachbarten Gemeinde schon seßhaften Gast- und Schankgewerbe Rücksicht zu nehmen. Das zweite Alinea erweist sich durch die Bedachtnahme auf die wirksame Erreichung der durch den Entwurf eines Gesetzes zum Schutze der Auswanderer angestrebten Zwecke als notwendig.

Zu § 20 b.

Wie schon bei § 15, Punkt 15 bemerkt wurde, soll fortan der Detailhandel mit Flaschenbier zu den konzessionierten Gewerben zählen. Die Regierung hat sich für die Konzessionspflichtigkeit bloß des Detailhandels mit Flaschenbier entschieden, um unter voller Wahrung des Großhandels mit Flaschenbier sowie des Rechtes jedes Biererzeugers zum Verkaufe von Flaschenbier einer Umgehung der Normen über die Konzessionspflichtigkeit des Flaschenbierhandels nach der Richtung hin einen Riegel vorzuschieben, daß etwa durch Aufstellung zahlreicher Repräsentanten die ganze Norm wirkungslos gemacht wird.

Zu den § 21 a bis § 21 f.

In diesen Paragraphen wird, einem lebhaft empfundenen Bedürfnisse folgend, die gewerbsmäßige Privatunternehmung der Dienst- und Stellenvermittlung geregelt. Dermalen ist die von Privaten betriebene gewerbsmäßige Dienst- und Stellenvermittlung als nach Artikel V, lit. f des Kundmachungspatentes zur Gewerbeordnung von der letzteren ausgenommene Privatgeschäftsvermittlung (nach Maßgabe des Staatsministerialerlasses vom 28. Februar 1863, Z. 2306) behandelt worden. Die Gewerbeordnung enthält lediglich im § 114, lit. a und im § 116 ausdrückliche Vorschriften über die Arbeitsvermittlung für den Bereich der Gewerbegenossenschaft, welche in dem neuen § 116 (siehe Bemerkungen zu diesem) wirksamer ausgestaltet werden sollen.

Zu den Klagen über häufige und schwerwiegende Mißstände bei der privaten Dienst- und Stellenvermittlung gesellte sich das in Arbeiterkreisen besonders lebhaft geäußerte Begehren, die private Arbeitsvermittlung im Gesetzgebungswege überhaupt zu unterdrücken und für die Schaffung eines öffentlichen, paritätisch organisierten und geleiteten Arbeitsnachweises Sorge zu tragen.

Da aber vorläufig die staatlichen Landes-, Gemeinde- und Vereinsanstalten für öffentlichen Arbeitsnachweis bei uns durchaus noch nicht so weit entwickelt sind, um die private Tätigkeit auf diesem Gebiete gänzlich ausschalten zu können, erübrigt vorerst nur, durch die Unterstellung dieser privaten Tätigkeit unter besondere Vorschriften der Gewerbeordnung den zweifellos bestehenden Mißbräuchen entgegenzutreten. Dies war nur durch Einreihung dieses Geschäftszweiges unter die konzessionierten Gewerbe zu erreichen.

Eine Ausnahme mußte lediglich für die nach dem Auslande arbeitende Stellenvermittlung getroffen werden welche durch das Spezialgesetz zum Schutze der Auswanderer geregelt werden soll. Um jedoch der zukünftigen Entwicklung des öffentlichen Arbeitsnachweises nicht ungünstig zu präjudizieren und um eine Beschränkung des bisherigen Umfanges der öffentlichen Vermittlung unter allen Umständen hintanzuhalten, sollen die Konzessionen auch auf jederzeitigen Widerruf verliehen werden können und soll auf den Bestand des öffentlichen Arbeitsnachweises gelegentlich der Verleihung der Konzessionen unter dem Gesichtspunkte des Lokalbedarfes Bedacht genommen werden.

Im Hinblicke auf die besonderen Verhältnisse bei einzelnen Zweigen der Stellenvermittlung ist es der Verordnungsgewalt der Regierung überlassen worden, für solche Vermittlungsunternehmungen besondere strenge Vorschriften zu erlassen. Von dieser Ermächtigung wird zunächst bezüglich der für Bühnenangehörige und Artisten tätigen Theateragenturen sowie bezüglich der Ammenvermittlung Gebrauch zu machen sein, wie dies auch in einzelnen Staaten des Deutschen Reiches geschehen ist. So in Preußen mittels eines seit 1. Oktober 1901 wirksamen Erlasses des Ministers für Handel und Gewerbe (Soziale Rundschau 1901, Seite 651), sowie mittels Erlasses desselben Ministers vom 31. Jänner 1902, speziell bezüglich der Stellenvermittlung für Bühnenangehörige (Soziale Rundschau 1902, Seite 401). In Bayern mittels Bekanntmachung des königlichen Staatsministeriums vom 29. Mai 1901, Gesetz und Verordnungsblatt vom 31. Mai 1901, Nr. 25 (Soziale Rundschau 1901, Seite 246).

Hinsichtlich der wichtigen Frage der Behandlung der schon bestehenden, auf Grund des Staatsministerialerlasses vom 28. Februar 1863 ordnungsmäßig erlangten Konzessionen trifft der Gesetzentwurf die Anordnung, daß die weitere Ausübung dieser Konzessionen ausdrücklich unter die Kautelen des neuen Rechtszustandes zu stellen sei und den Konzessionsinhabern insbesondere die Vorlage der im § 21 e vorgeschriebenen Geschäftsordnung obliege.

Digitized by Google

Zu § 23.

In Alinea 1 und 3 sind die durch die ergänzenden Bestimmungen dieses Entwurfes erforderlichen Vervollständigungen der Zitate vorgenommen worden und wurde auch die Einschaltung der im Texte des geltenden Gesetzes fehlenden Worte „genannten Gewerbe" im ersten Absatze bewirkt.

Zu § 23a.

Für den Bereich der an einen Befähigungsnachweis gebundenen konzessionierten Gewerbe im allgemeinen werden in Ansehung der Erbringung und Prüfung des Nachweises sowie der Dispenserteilung analoge Vorschriften wie bei den handwerksmäßigen Gewerben in Vorschlag gebracht. Die Aufstellung solcher Normen entspricht dem praktischen Bedürfnisse nach analoger Einflußnahme der Genossenschaften auch auf diesen Befähigungsnachweis sowie nach sonst analoger Behandlung der gedachten Gewerbe. Eine Ausnahme mußte mit Rücksicht auf den Umstand, daß unter die an eine Konzession gebundenen Gewerbe, welche die Erbringung eines besonderen Nachweises voraussetzen, auch fabriksmäßig betriebene Unternehmungen fallen, sohin die Analogie mit dem Handwerker in diesem Belange nicht voll gegeben ist, für die über den gewöhnlichen Umfang eines Handwerkes hinaus gehenden Betriebe der offenen Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften statuiert werden. Die Feststellung der Scheidegrenze wird im Zweifel durch eine Entscheidung gemäß § 1, Alinea 4, zu erfolgen haben.

Eine weitere Neuerung bildet die obligatorische Hörung der Gemeinde des Standortes solcher konzessionierter Gewerbe, bei deren Verleihung auf die Lokalverhältnisse Bedacht zu nehmen ist.

Zu § 24.

Die bisherige Praxis hat gelehrt, daß der im § 24 des geltenden Gesetzes der Exekutive eingeräumte Vorbehalt derart formuliert erscheint, daß sich in jedem einzelnen Anwendungsfalle unter den verschiedensten Gesichtspunkten legistische Bedenken gegen die Rechtsbeständigkeit der erlassenen Verordnungen ergeben haben. Es soll nun die durch das Gesetz gebotene Möglichkeit in einer Weise ausgestaltet werden, die es der Exekutive gestattet, in wirklich wirksamer Art den im öffentlichen Interesse zu verfolgenden Zweck der betreffenden Anordnung zu erreichen.

Zu § 37.

Dieser Paragraph enthält in seinem ersten Alinea nebst einer textlichen Berichtigung nur noch eine durch die Bedachtnahme auf § 23, Alinea 1, beziehungsweise auf § 23a erforderliche Ergänzung. Dringende Bedürfnisse der gewerblichen Produktion gebieten jedoch die Einschaltung eines neuen zweiten Alineas, in welchem im Hinblicke auf besonders aktuelle Auslegungsschwierigkeiten der Praxis außer Zweifel gestellt werden soll, daß, den eingelebten Verkehrsbräuchen folgend, die Herstellung der gewerblichen Erzeugnisse nicht ausschließlich das Produkt an sich, sondern auch noch eine Summe von Verrichtungen zum Gegenstande hat; es sind dies solche, die sich teils als ein Ausfluß des Selbstbedienungsrechtes der Produzenten darstellen, teils derart notwendig an das Endprodukt geknüpft erscheinen, daß letzteres sonst gar nicht geeignet wäre, seine gewöhnliche marktmäßige Verwertung zu finden. Diese Bestimmung kommt sowohl dem kleingewerblichen als auch dem fabriksmäßigen Produzenten zu statten.

Zu § 38.

Zweck der in Alinea 3, 4 und 5 zum Ausdrucke gebrachten Neuerung ist, die in dem hergebrachten heftigen Kampfe zwischen Handel und Produktion bestrittenen Grenzen gegenseitig abzustecken und zu diesem Behufe namentlich die Frage nach der Berechtigung des Händlers zur Vornahme von Abänderungen und Reparaturen an den von ihm geführten Gewerbeerzeugnissen, sowie die Frage nach der Berechtigung des Händlers zum Maßnehmen im Gesetze selbst zu lösen. Die weitestgehende Forderung der handwerksmäßigen Gewerbe lautet dahin, daß der Verkauf handwerksmäßiger Erzeugnisse nur dem Handwerker vorbehalten werde.

Die Erfüllung dieser Forderung hätte zur Folge, daß der Handwerker nicht mehr befugt wäre, in Ausübung der ihm heute nach § 37, Alinea 2, zukommenden Handelsbefugnisse auch andere als selbstverfertigte Waren zu verkaufen, ein Recht, welches unter den gegebenen Umständen für die ganze Existenz einzelner Handwerke von maßgebender Bedeutung ist, überdies würde das Handwerk gezwungen sein, auf die wertvollen Mittlerdienste des selbständigen Handels zu verzichten, was, abgesehen von der Erschwerung des Konsums,

Digitized by Google

eine empfindliche Steigerung der Produktionskosten und des Geschäftsrisikos der Handwerker bedeuten würde. Aus diesen Erwägungen geht hervor, daß der Weg so radikaler Vorschläge selbst dann nicht gangbar wäre, wenn die fabriksmäßige Produktion mit der freien kommerziellen Verwertbarkeit ihrer Erzeugnisse nicht in Betracht käme.

Das Verbot der Vornahme der Erzeugungsarbeiten, mögen dieselben Neuherstellungen oder Abänderungen, beziehungsweise Reparaturen gewerblicher Produkte zum Gegenstande haben, ist gegenüber dem Handel im wirtschaftlichen Charakter dieses Gewerbes begründet.

Die Frage nach der Berechtigung des Handels zum Maßnehmen findet eine verschiedene Beantwortung, je nachdem man im Maßnehmen schon einen Teil der Produktionstätigkeit erblickt oder aber das Maßnehmen lediglich als eine vorbereitende Handlung auffaßt, welche den Zweck hat, die Quantität der zu liefernden Ware zu bestimmen. Die Vertreter der Produktion, insbesondere der handwerksmäßigen, verfechten die erstere Ansicht, während die Händler die letztere Auffassung für sich geltend machen. Die Praxis der Administrativbehörden war lange eine schwankende, erst die mit dem Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 23. Februar 1888, Budw. 3946, im Sinne der im Handelsinteresse entgegenkommenden Auffassung angebahnte Spruchpraxis hat eine Festigung bewirkt. Dieser Zustand soll nun im allgemeinen gesetzlich geregelt und nur in jenem Belange ausgeschlossen werden, in welchem überwiegende gewerbepolitische Rücksichten eine Sonderbehandlung geboten erscheinen lassen. Die Erfahrung lehrt, daß der Konfektionshandel mit der Befugnis des Maßnehmens ausgestattet, sich nur zu leicht und zu oft versucht fühlte, mit Zuhilfenahme von bloß dem Scheine nach selbständigen Stückmeistern und mitunter sogar unter direkter Verwendung von Sitzgesellen und sonstigen unselbständigen Heimarbeitern auch das Gebiet der betreffenden handwerksmäßigen Produktion an sich zu reißen. Der Entwurf folgt hier einem seiner programmatischen Ziele, wenn er durch strengere Normen die Erhaltung und den Schutz der bedrängten Handwerke der Schuhmacher und Kleidermacherbranche anstrebt.

Zur näheren Aufklärung ist zu betonen, daß nach Alinea 4 nicht bloß die Herstellung der beim Händler bestellten Waren durch befugte selbständige Gewerbetreibende, sondern auch die Herstellung solcher Waren durch die von der Gewerbeordnung ausgenommenen Hausindustriellen, oder durch die landwirtschaftlichen Nebengewerbe oder durch die freien Künste (im Kunsthandel) praktisch werden kann, weshalb die umfassendere Bezeichnung „befugte selbständige Erzeuger" zu wählen war.

Zu § 39.

Die in Alinea 1 vorgeschlagene Änderung bezweckt im Interesse der größeren Bewegungsfreiheit der Gewerbe und namentlich, um in größeren Städten mit Bezirkseinteilungen aufgetauchte Zweifel zu beheben, einen Zustand ausdrücklich anzuerkennen, der gegenwärtig aus dem Vergleiche des § 39 mit dem § 43 nicht mit voller Sicherheit resultiert. In Genossenschaftskreisen wurden zu diesem Paragraphen Vorschläge auf Beschränkung der Errichtung weiterer Betriebsstätten der Gewerbeinhaber in der Gemeinde ihres Standortes gemacht, indem verlangt wurde, daß die Errichtung solcher weiteren Betriebsstätten entweder direkt untersagt oder in allen Fällen von einer ausdrücklichen Genehmigung der Gewerbebehörde abhängig gemacht werde; einzelne Vorschläge bestanden darauf, an dieser Stelle das gesetzliche Verbot der Haltung von Hilfsarbeitern außerhalb der Betriebsstätte des Unternehmers zu statuieren. Der Entwurf vermag weder in der einen noch in der anderen Richtung diesen Anregungen zu folgen, weil dieselben teils der Entwicklung prosperierender Gewerbebetriebe entgegenstehen, teils dermalen technisch ohne Schädigung großer Exportindustriezweige nicht durchführbar sind.

Die im Alinea 4 enthaltene Prozeßneuerung ist eine notwendige Konsequenz der zu § 23 a in Aussicht genommenen Hörung der Gemeinde des Standortes auch bei Verleihung von solchen konzessionierten Gewerben, bei denen auf die Lokalverhältnisse Bedacht zu nehmen ist.

Zu § 40.

Während der § 39 die Frage der Errichtung mehrerer fester Betriebsstätten der freien und handwerksmäßigen Gewerbe innerhalb der Gemeinde des Standortes behandelt, wird in § 40 die Frage der Zweigetablissements und der Niederlagen, sowohl der freien und handwerksmäßigen als auch der konzessionierten Gewerbe geregelt und zwar im Unterschiede vom geltenden Gesetze ohne Rücksicht darauf, ob sich diese Zweigetablissements inner- oder außerhalb der Gemeinde des Standortes der Hauptbetriebsstätte befinden sollen.

Nach dem geltenden Rechtszustande war der Unterschied zwischen festen Betriebsstätten und Zweigniederlassungen nicht klar und war es, entgegen dem unverkennbaren praktischen Bedürfnisse, sehr zweifelhaft,

Digitized by Google

ob namentlich die konzessionierten Gewerbe sogenannte Filialen in der Gemeinde des Standortes ihrer Hauptbetriebsstätte halten können, ohne für jede Filiale eine besondere Konzession zu erlangen.

Zu § 42.

Das Rauchfangkehrergewerbe hat im Interesse der Erhaltung seiner durch die Unterbietungen der freien Konkurrenz bedrohten Existenz die bezirksweise Abgrenzung einmütig begehrt. Doch auch Rücksichten des öffentlichen Interesses gebieten ein Eingreifen der Gesetzgebung. Gegenüber dem geltenden Rechtszustande wurde insbesondere darauf hingewiesen, daß die von dem ausdrücklichen Antrage der Gemeindevertretung abhängige Abgrenzungsverfügung der politischen Landesbehörde nur selten praktisch werden konnte und eigentlich dem von der regellosen Konkurrenz im Preise begünstigten Faktor in die Hände gelegt erscheint. Der Entwurf verbürgt gerade in diesem Punkte eine Erleichterung dadurch, daß er nicht mehr den Antrag, sondern lediglich die Anhörung der Gemeindevertretung vorsieht. Dagegen gestatteten die Zustände auf dem flachen Lande die von den Rauchfangkehrern begehrte obligatorische Abgrenzung nicht. Da nun auch weiterhin die Gebote der Feuer- und der Sanitätspolizei bei Regelung des Rauchfangkehrergewerbes richtunggebend bleiben müssen, ist in dem Entwurfe für den Fall einer mißbräuchlichen Ausnützung der Abgrenzung für die Aufhebung der letzteren Vorsorge getroffen worden. Wohl wird aber im Unterschiede von dem geltenden Rechtszustande die Schaffung von Kehrbezirken auch außerhalb der größeren Städte möglich sein.

In ganz analoger Weise soll auch das Kanalräumer- und das Abdeckergewerbe geregelt werden können.

Zu § 43.

Entsprechend den Dispositionen der § 39 und 40 und dem tatsächlichen Bedürfnisse namentlich größerer politischer Bezirke mit mehreren Gemeinden, wird festgesetzt, daß die Übersiedlung nach einem außerhalb der Gemeinde des bisherigen Standortes des Gewerbes gelegenen Orte als Begründung eines neuen Gewerbes anzusehen sei.

Zu § 51.

Die in Alinea 2 vorgesehene obligatorische Festsetzung von Maximaltarifen stellt sich als eine notwendige Folge der in § 42 normierten bezirksweisen Abgrenzung dar und ist die in Alinea 3 normierte Anhörung der Gemeinde an Stelle der bisherigen Antragstellung derselben als eine den Interessen des Rauchfangkehrergewerbes entgegenkommende Erleichterung zu bezeichnen.

Zu § 54.

In dem ersten Absatze ist auch das Dienst- und Stellenvermittlungsgewerbe genannt. In Alinea 2 wird weiters für das Gewerbe des Detailhandels mit Flaschenbier die gewerbepolizeiliche Regelung als zulässig bezeichnet und zwar zunächst wegen der engen Beziehungen dieses Gewerbes zu dem Schankgewerbe sowie auch zu dem Zwecke, um den Detailhandel mit Flaschenbier gegebenen Falls auch jenen Kautelen unterwerfen zu können, welche gegenwärtig nach der Ministerialverordnung vom 30. März 1899, R. G. Bl. Nr. 64, mit Erlaß des Handelsministeriums und des Ministeriums des Innern vom 22. September 1899, Z. 27381, bezüglich der Flaschenbierfüller getroffen worden sind. Sodann wird die in der Praxis zweifelhafte Frage, ob die gewerbepolizeiliche Regelung der hier erwähnten konzessionierten Gewerbe nur die ganze Gewerbekategorie oder auch den einzelnen Gewerbebetrieb treffen könne, in letztgedachtem Sinne gelöst, weil sich oft das Bedürfnis herausstellt, einzelne Betriebe, welche eine besondere gewerbepolizeiliche Vorsorge erheischen, zu treffen, ohne daß es gerechtfertigt wäre, die bezügliche Polizeimaßregel auch allen übrigen Betrieben derselben Kategorie aufzuerlegen. Diese Regelung soll selbstverständlich nicht bloß den Gewerbebehörden I. Instanz, sondern auch den höheren Instanzen zustehen.

Zu § 55.

Die Ergänzung des Alineas 3 ist durch § 21 d des Entwurfes bedingt.

Zu § 56.

Die Änderungen des § 56 entspringen in erster Linie dem Bedürfnisse der Praxis nach einer detaillierteren Regelung der in diesem Paragraphen niedergelegten Materie. Dem juristischen Wesen der persönlichen

Gewerberechte gemäß haben dieselben grundsätzlich mit dem Ableben ihres Subjektes zu erlöschen. Eine Singular- oder eine Universalsukzession in das persönliche Gewerberecht ist demnach ausgeschlossen. Die in der Praxis häufigen Übertragungen von Gewerben durch Rechtsgeschäfte unter Lebenden oder von Todes wegen lassen den öffentlich-rechtlichen Bereich der Gewerbebefugnis unberührt und können lediglich die Summe der der Ausübung der persönlichen Gewerbebefugnis dienenden vermögensrechtlichen Einrichtungen und Behelfe eines Betriebes oder, wie das geltende Gesetz in Alinea 2 des § 56 sagt, das Gewerbeetablissement zum Gegenstande haben. Die Gewerbebefugnis selbst muß von dem Erwerber des Gewerbeetablissements nach den öffentlich-rechtlichen Vorschriften stets neu erworben werden. Diese Norm erleidet aus Billigkeitserwägungen nur insofern eine Milderung, als zu Gunsten gewisser alimentierungsberechtigter Erben der Titel der persönlichen Gewerbebefugnis noch über den Tod des Gewerbeinhabers aufrecht und wirksam erklärt wird.

Diese Wohltat des Gesetzes soll der Witwe und den erbberechtigten minderjährigen Deszendenten des Gewerbeinhabers zu statten kommen. Die irreführende Diktion „Erben" oder „Legatare" des Gewerbeinhabers ist behufs Verhütung von Schwierigkeiten bei der Auslegung zu vermeiden. Der Entwurf will prinzipiell auch die in der Praxis zweifelhafte Frage, was Rechtens sei, wenn ein Gewerbeinhaber sowohl eine Witwe als auch minderjährige Deszendenten hinterläßt, zur Lösung bringen.

In Alinea 6 ist im Interesse der gewerbepolizeilichen Ordnung und Evidenz auch für den Fall der Fortführung eines Gewerbes für Rechnung der Massa während einer Konkurs- oder Verlassenschaftsabhandlung gleichfalls ausdrücklich das Erfordernis einer Anzeige an die Gewerbebehörde vorgesehen worden.

Zu § 57.

In Alinea 1 dieses Paragraphen wurde ein Zusatz aufgenommen, welcher ausdrücklich jene Instanz bezeichnet, die gegebenen Falls zur Untersagung des Fortbetriebes des Gewerbes und zur Zurücknahme des Gewerbescheines, beziehungsweise der Konzession berufen ist. Das Alinea 2 erfährt eine durch die Anordnungen des § 21 a notwendig gewordene Ergänzung.

Die im Alinea 3 enthaltene Norm verfolgt hauptsächlich den Zweck, insbesondere da, wo der Lokalbedarf maßgebend ist, klare Verhältnisse zu ermöglichen und vornehmlich Papierkonzessionen, welche durch ihre bloße Existenz ein Hindernis für den strebsamen Neubewerber bilden, zu beseitigen. Die ausdrückliche Statuierung der Bedingung, daß die Nichtinbetriebsetzung, beziehungsweise Betriebsunterbrechung nur bei Abgang stichhältiger Gründe die Entziehung der Konzession zur Folge haben soll, war nicht erforderlich, weil nach der Fassung des Gesetzes („kann zurückgenommen werden") der fallweisen Prüfung der kompetenten Gewerbebehörden ein genügender Spielraum gegeben ist.

Zu § 71.

Häufige Klagen der Gewerbetreibenden haben gerade in der letzten Zeit den Gemeinden zum Vorwurfe gemacht, daß sie zum Schaden der Gewerbsleute von den ihnen zustehenden Marktberechtigungen keinen Gebrauch machen oder gar diese Berechtigung einfach zurücklegen oder als erloschen erklären. Da nun die Wahrnehmung gemacht wurde, daß sich an vielen Orten das Bestreben nach Wiederbelebung des geraume Zeiten hindurch ziemlich darniederliegenden Marktverkehres deutlich regt, dürfte es am Platze sein, den ausdrücklichen Wünschen der Gewerbetreibenden durch Aufnahme der zu diesem Paragraphen vorgeschlagenen Einschaltung, welche die Erhaltung vorhandener Märkte bezweckt, entgegenzukommen. Wenn nun auch ein direkter Zwang, die Marktberechtigung auszuüben, im Wege der Gewerbegesetzgebung gegenüber den Gemeinden nicht konstruierbar ist, wird doch die Erschwerung des Verzichtes nicht ohne bedeutsame Rückwirkung bleiben.

Zu § 75 a.

Dieser Paragraph bringt unter einem neuen und gegenüber dem bisherigen entsprechenderen Titel („Gewerbliche Fortbildungsschulen" an Stelle der früheren Überschrift „Abend- und Sonntagsschulen"), dem Grundgedanken des geltenden Gesetzes folgend, zunächst im allgemeinen die Verpflichtung der Gewerbeinhaber zum Ausdruck, den Hilfsarbeitern die zum Besuche der gewerblichen Fortbildungsschulen erforderliche Zeit einzuräumen, und führt dabei im Hinblicke auf die dermalige Ausgestaltung des gewerblichen Fortbildungsschulwesens, wie dies schon im § 99 b in der Fassung der Gewerbegesetznovelle vom 23. Februar 1897, R. G. Bl. Nr. 63, geschieht, die entsprechenden Benennungen ein.

Da nun bezüglich der Lehrlinge in Bezug auf den Fortbildungsschulunterricht naturgemäß weiter gehende Normen aufgestellt werden müssen als bezüglich der übrigen Kategorien von Hilfsarbeitern, so ist die Differenzierung, dem gegebenen Rahmen angepaßt, derart bewirkt worden, daß in § 75 a nur in Betreff

Digitized by Google

der nicht in die Kategorie der Lehrlinge fallenden Hilfsarbeiter die bestimmte Vorschrift unter Festsetzung des Maximalalters, bis zu welchem der Schulbesuch zu erfolgen hat, enthalten ist, während die näheren Vorschriften in Betreff der Lehrlinge in dem bezogenen § 100 erlassen werden. Es bedeutet nur ein Festhalten an dem bisher geltenden Rechtszustande, wenn nicht bloß die Lehrlinge, sondern auch die übrigen Hilfsarbeiter, letztere allerdings nur bis zum vollendeten 18. Lebensjahre, zum Besuche der Fortbildungsschulen verhalten werden, so daß eine Berücksichtigung der vielfach lautgewordenen Wünsche, es mögen die zu untergeordneten Hilfsdiensten verwendeten gewerblichen Hilfsarbeiter, wie zum Beispiel die Packer, Austräger, Laufburschen, Diener u. dgl. ausgenommen bleiben, nicht geraten erscheint. Andrerseits wird aber auch von der Bindung der Schulzeiten in Bezug auf die Unterrichtstage und Schulstunden entgegen den diesfalls ebenso häufig geäußerten Wünschen Abstand genommen, weil diese Fragen besser den einschlägigen Schulnormen (Schulstatut und Lehrplan) zur Regelung überlassen bleiben können, wodurch auch die Möglichkeit geboten ist, diese Normen den konkreten gewerblichen Verhältnissen anzupassen.

Es ist selbstverständlich, daß unter den gewerblichen Fortbildungsschulen auch die kaufmännischen Fortbildungsschulen mit inbegriffen sind, und daß die in § 75 a, wie die in § 100 vorgesehene Verpflichtung den Gewerbeinhaber trifft, mag er ein fabriksmäßiges oder ein kleingewerbliches Unternehmen betreiben.

In dem neuen Alinea 2 wird die Gleichstellung der Lehranstalten für den Unterricht in den weiblichen Hand- und Haushaltungsarbeiten für den Fall ausgesprochen, als und soweit keine gewerblichen Fortbildungsschulen für weibliche Hilfsarbeiter bestehen. Damit soll einerseits eine Förderung der für den weiblichen Nachwuchs im Arbeiterstande sehr wichtigen Lehranstalten und für den Unternehmer die Erleichterung geboten werden, daß er seiner Verpflichtung aus § 75 a unter Umständen auch dann Genüge tut, wenn die Arbeiterinnen die gedachten Schulen besuchen.

Zu § 98.

Nach der Systematik des geltenden Gesetzes werden in § 98 Normen für das Halten von Lehrlingen aufgestellt und in Alinea 2 die Fälle aufgezählt, in welchen kraft Gesetzes ein Gewerbeinhaber das Recht, Lehrlinge zu halten, verwirkt. Diese Normen finden ihre Ergänzung in § 137, der unter der gemeinsamen Bezeichnung des VIII. Hauptstückes „Übertretungen und Strafen" über die Entziehung des Rechtes, Lehrlinge oder jugendliche Hilfsarbeiter zu halten, Anordnungen trifft, ohne daß diese Normen schon mit Rücksicht auf die Aufzählung der Strafarten in § 131 lit. a bis d sich in ihrer Gesamtheit als strafpolizeiliche Maßregeln darstellen würden.

Diese unklare Anordnung des Stoffes hat in der Praxis namentlich in Bezug auf die verschieden geartete Anfechtbarkeit administrativrechtlich einer- und strafpolizeilicher Maßnahmen andrerseits im Rechtsmittelverfahren und vor dem Verwaltungsgerichtshofe zu vielen Zweifeln und Interpretationsschwierigkeiten geführt. Dieser Unsicherheit will der Entwurf abhelfen.

Der § 98 normiert strengere Voraussetzungen für das Halten von Lehrlingen und setzt namentlich fest, daß der Gewerbeinhaber auch nach der Einrichtung und der Art der Ausübung des Gewerbes in der Lage sein müsse, den Vorschriften über die gewerbliche Ausbildung der Lehrlinge nachzukommen. Diese Norm wird der Praxis in vielen Fällen willkommene Handhaben bieten, das Halten von Lehrlingen in Betrieben oder bei Unternehmern hintanzuhalten, wo der Lehrling aller Voraussicht nach ganz außer stande ist, trotz der formellen Qualifikation des Gewerbeinhabers beziehungsweise des Stellvertreters das Gewerbe gehörig zu erlernen.

Das Alinea 6 will die Möglichkeit schaffen, den Versuchen, die für das Lehrlingswesen geltenden Vorschriften durch Haltung jugendlicher Hilfsarbeiter zu umgehen, mit Erfolg entgegenzutreten. Von einer Seite wurde der Wunsch geäußert, die gleichzeitige Haltung von Lehrlingen und jugendlichen Hilfsarbeitern überhaupt und gleich im Gesetze zu untersagen; die Erfüllung dieses Begehrens würde nicht nur eine Behinderung einzelner Unternehmungen, sondern auch eine Gefährdung vieler auf frühen Arbeitsverdienst angewiesener Existenzen bedeuten. Da, wo Mißbräuche drohen, aber auch nur da, soll Abhilfe geschaffen werden, wozu das Gesetz ausreichende Handhaben bietet.

Zu § 98 a.

Dieser Paragraph mußte zunächst im Interesse einer besseren Klarstellung der zu regelnden Materie und wegen ihres Zusammenhanges mit den einschlägigen Anordnungen der § 14 und 23, welche Vorschriften für die Lehrzeit in den handwerksmäßigen Gewerben enthalten, beziehungsweise solche Vorschriften für einzelne an den Befähigungsnachweis gebundene konzessionierte Gewerbe dem Verordnungswege und dem Wege der besonderen gesetzlichen Regelung (Gesetz vom 26. Dezember 1893, R. G. Bl. Nr. 193, betreffend die Regelung der konzessionierten Baugewerbe), zuweisen, umredigiert werden. Das Alinea 1 erfuhr gegenüber

Digitized by

dem geltenden Gesetze eine Ergänzung dadurch, daß ausdrücklich auf die im Grunde des § 23, Alinea 1, zu erlassenden Verordnungen hingewiesen und daß für die Lehrzeit in fabriksmäßigen Betrieben eine untere Grenze festgesetzt wurde.

Dem Arbeitgeber- wie dem Arbeitnehmerstande angehörende Vertreter des organisierten Buchdruckergewerbes haben die Forderung erhoben, es möge dem Verordnungswege vorbehalten werden, auszusprechen, daß für bestimmte Gewerbe, für welche die Lehrzeit von der Genossenschaft mit mehr als drei bis zum höchstzulässigen Ausmaße von vier Jahren festgestellt wird, die gleiche Dauer der Lehrzeit auch in den im Sprengel der betreffenden Genossenschaft gelegenen gleichartigen, fabriksmäßig betriebenen Gewerbeunternehmungen zur Anwendung gebracht werden kann.

Gegen die bezügliche im Referentenentwurfe des Handelsministeriums zur Diskussion gestellte Bestimmung wurden jedoch sowohl von Seite der Industriellen, als auch von Seite einzelner Handels- und Gewerbekammern, insbesondere aber von Seite der Vertreter der Arbeitnehmer derart gewichtige Einwendungen erhoben, daß entsprechend dem Beschlusse des Arbeitsbeirates auf die Aufnahme einer ähnlichen Bestimmung in das Gesetz verzichtet wird.

In Alinea 2 wird einem praktischen Bedürfnisse und dem Wunsche des Arbeitsbeirates folgend dem Verordnungswege überlassen, die Lehrzeit bei einzelnen nicht fabriksmäßig betriebenen freien Gewerben im Wege des Genossenschaftsstatutes auf ein Jahr herabzusetzen.

Zu § 99.

Die bisher geltenden Bestimmungen des § 99 sind insofern nicht einwandfrei, als der Abschluß eines besonderen Lehrvertrages bloß bei minderjährigen Lehrlingen begehrt wird, während doch selbstverständlich auch bei großjährigen Lehrlingen zur Begründung des Lehrverhältnisses ein besonderer Lehrvertrag notwendig ist. Gerade die Lehrverträge mit den großjährigen Lehrlingen erheischen die meiste Vorsicht, um hiedurch Umgehungen der Vorschriften über den Befähigungsnachweis hintanzuhalten. Zu diesem Ende ist die allgemeine, obligatorisch geforderte Schriftlichkeit nach dem Beispiele des im Deutschen Reiche im Grunde des § 126 b der Gewerbeordnung für das Deutsche Reich geltenden Rechtszustandes eingeführt.

Schwierigkeiten, welche etwa daraus entstehen, daß einzelne der hier in Betracht kommenden Personen des Lesens und Schreibens nicht kundig sind, wird die Praxis durch geeignete Auskunftsmittel entsprechend zu lösen wissen.

Zu § 99 b.

Die Änderungen, welche dieser Paragraph gegenüber dem gleichen Paragraphen des geltenden Gesetzes aufweist, gelten zunächst einer Verstärkung jener Maßnahmen, welche den Schulbesuch und den Lernerfolg des einzelnen Lehrlings sichern sollen; deshalb wird der Lehrling bis zur vollständigen Erreichung des Lehrzieles als schulpflichtig erklärt und eine Verlängerung der Lehrzeit aus Gründen der Schuldisziplin und im Falle ungünstigen Erfolges der Lehrlingsprüfung in Aussicht genommen.

Zu § 100.

Die bisherige gesetzliche Verpflichtung des Lehrherrn, den regelmäßigen Schulbesuch des Lehrlings zu überwachen, wird dahin präzisiert, daß der Lehrherr die Überwachung des regelmäßigen Schulbesuches durch die An- und Abmeldung der Lehrlinge bei der Schulleitung zu ermöglichen habe. Diese Bestimmung ist im Interesse der Evidenz der zum Besuche der Fortbildungsschulen verpflichteten Lehrlinge gelegen.

Zu § 100 a.

Durch diesen neuen Paragraphen wird eine im geltenden Gesetze bestehende Lücke ausgefüllt. Bisher gab es kein Präventivmittel, der Lehrlingszüchterei im Fabriksbetriebe wirksam abzuhelfen, da § 114 nur für die genossenschaftlich organisierten Gewerbe eine statutarische Festsetzung des Verhältnisses der Zahl der Lehrlinge zu jener der Gehilfen vorsieht. Gemäß der grundsätzlich strengeren Regelung des Lehrlingswesens im vorliegenden Entwurfe mußte, da den Genossenschaften die Festsetzung der gedachten Zahlenverhältnisse als obligatorisch vorgeschrieben wird, eine analoge Vorsorge auch für den Bereich der fabriksmäßigen Gewerbebetriebe getroffen werden. Unter dem Gesichtspunkte der Sozialpolitik wie der Gewerbepolitik wurden diesfalls verschiedene, wesentlich weitergehende Beschränkungen vorgeschlagen, doch dürfte mit der im Entwurfe in Aussicht genommenen Regelung ein im Interesse der Parteien billiges und dem angestrebten administrativen Zwecke genügendes Auskommen gefunden werden können. Bemerkt wird, daß für das Deutsche Reich § 128 der Gewerbeordnung in Alinea 2 eine in Zweck und Wesen analoge Fakultät der Exekutive vorsieht.

Digitized by Google

Zu § 103 a.

Die entworfene Einschaltung ist nur eine der größeren Klarheit wegen hier angeführte Wiederholung des dermal in § 98 a, Alinea 2 (Alinea 3 des § 98 a in der Fassung dieses Entwurfes) Gesagten.

Zu § 104.

Dieser Paragraph hat, der künftigen formellen Bedeutung des Lehrbriefes bei Nachweisung der besonderen Befähigung gemäß, die Überschrift Lehrzeugnis und Lehrbrief erhalten und werden hier die Voraussetzungen für die Ausfertigung des Lehrbriefes durch Einbeziehung des Abgangszeugnisses der Fortbildungsschule und des Zeugnisses über die mit Erfolg abgelegte Lehrlingsprüfung normiert.

Zu §§ 104 b, c und d.

In diesen Paragraphen wird die obligatorische Lehrlingsprüfung für die handwerksmäßigen Gewerbe eingeführt und des näheren geregelt. Die seit 1883 verfolgten Bestrebungen, die Gewerbegenossenschaften in ausreichendem Umfange ins Leben zu rufen und die sodann unablässig betriebenen Bemühungen, möglichst zu Fachgenossenschaften oder doch zu Reihengenossenschaften sachlich nahe verwandter Gewerbe, insbesondere der Handwerke zu gelangen, waren die Vorläufer, auf deren praktische Ergebnisse der vorliegende Gesetzentwurf seine Vorschläge aufbaut. Der Gesetzentwurf appelliert in seinen diesbezüglichen Dispositionen an den Autonomiesinn der Genossenschaften und es wird von den Erfahrungen, welche die Praxis der nächsten Zukunft unter diesem Gesichtspunkte sammeln wird, abhängen, ob und in welchem Tempo ein Fortschreiten in der eingeschlagenen Richtung als unseren Verhältnissen entsprechend befunden werden wird.

Die Vorschläge, Musterlehrwerkstätten mit obligatorischem Besuche seitens jener Lehrlinge, bei denen sich eine Ergänzung der Meisterlehre notwendig erweist, zu errichten und die Institution staatlicher Lehrlingsinspektoren behufs Überwachung des gesamten Lehrlingswesens zu kreieren, sind gewiß als geeignete Mittel zu dem angestrebten Zwecke sehr beachtenswert, doch glaubt die Regierung, daß bei ökonomischer und zielbewußter Zusammenfassung und Ausnützung der dermal zu Gebote stehenden Förderungsbehelfe und bei Aufwendung der erforderlichen Energie seitens der Genossenschaften und der Gewerbebehörden ansehnliche Erfolge zu erreichen sein werden.

Die Vornahme der Prüfung wird einer von der Genossenschaft gebildeten Prüfungskommission übertragen; die Zusammensetzung der Kommission soll eine paritätische sein. Die Heranziehung des sachlich qualifizierten Gehilfenelementes ist, wenngleich in Genossenschaftskreisen vielfach angefochten, doch empfehlenswert, weil so der Geist der Genossenschaftskörper frisch belebt, der Zusammenschluß der beiden Kurien gefördert und der Eifer sowie das Interesse des unselbständigen Nachwuchses an dem genossenschaftlichen Leben kräftig angeregt wird.

Gerade durch derartige Maßnahmen wird eine intensivere Ausgestaltung der heute bedauerlicherweise hie und da noch rückständigen Organisation der Gehilfenversammlungen vorbereitet.

Die Bestellung der Beisitzer soll fallweise erfolgen, um die Berücksichtigung des Faches der Prüflinge zu ermöglichen, eine übermäßige Heranziehung einzelner Funktionäre zu verhüten und der geringeren Stabilität des Gehilfenelementes Rechnung zu tragen.

Für Genossenschaften, welche noch nicht rein fachlich organisiert sind und auch nicht die Möglichkeit besitzen, geeignete Beisitzer aus den einzelnen Gewerben beizustellen, wird im § 104 b, Alinea 2, ein zweckmäßiger Auskunftsmodus, der auch dem Fachcharakter der Lehrlingsprüfung gerecht wird, vorgeschlagen.

Die Bestellung des Vorsitzenden wird der Behörde, und zwar der Gewerbebehörde erster Instanz vorbehalten, weil diese Behörde mit den jeweils maßgebenden Verhältnissen vertraut ist und stets am raschesten ihre Maßnahmen und Entschließungen treffen kann. Bezüglich der Qualifikation des Vorsitzenden werden keine bindenden Bestimmungen getroffen und es wird vorausgesetzt, daß zu dieser Funktion, soweit dies nach Lage der Umstände tunlich erscheinen wird, auch befähigte Lehrkräfte der gewerblichen Fachschulen herangezogen werden.

Die Detailbestimmungen, betreffend die Vornahme der Lehrlingsprüfungen, werden im Wege besonderer Prüfungsordnungen geregelt werden, deren Erlassung den politischen Landesbehörden nach Anhörung der Handels- und Gewerbekammer zukommen soll. Die Prüfungsordnungen werden für die einzelnen Genossenschaften nach den verschiedenen Kategorien handwerksmäßiger Gewerbe aufgestellt werden und werden die

Digitized by Google

Genossenschaften diesfalls ihre Anträge zu stellen haben. Damit ist der Einfluß der Genossenschaften auch auf die Ordnung dieser Angelegenheit in zureichendem Maße gewahrt.

Im Schlußalinea des § 104 d mußte zum Zwecke einer erschöpfenden Behandlung des Stoffes eine ausdrückliche Anordnung darüber getroffen werden, was Rechtens sei, wenn der reprobierte Prüfling mit Ablauf der höchstzulässigen Verlängerung der Lehrzeit die Prüfung nicht ablegt, oder wenn der Lehrling nicht rechtzeitig in der Lage war, die Prüfung abzulegen, weil seine Genossenschaft für die Abnahme der Lehrlingsprüfungen nicht vorgesorgt hat. Diese Lehrlinge werden dann den Lehrbrief, jedoch kein Prüfungszeugnis haben.

Eine besondere ausdrückliche Fürsorge für die Befreiung des mittellosen Lehrlings von der Zahlung der Prüfungstaxe hat der Entwurf deshalb für entbehrlich gehalten, weil die Befreiung mittelloser Prüflinge von der gedachten Gebühr auch ohne eine einschlägige Gesetzesvorschrift von den Genossenschaften geübt werden kann und soll, so daß der Berücksichtigung des bezüglichen Wunsches des Arbeitsbeirates faktisch nichts im Wege steht. Die Höhe der Prüfungstaxe wird, ohne im Gesetze selbst beziffert zu werden, im Wege der von der Landesbehörde zu erlassenden Prüfungsordnung festgesetzt, weshalb die Besorgnis einer mißbräuchlichen Festsetzung dieser Taxen unbegründet erscheint.

Zu § 105.

Die Zitierungen werden dem gegenwärtigen Stande der Gewerbegesetzgebung entsprechend berichtigt.

Zu § 107.

Die Aufnahme dieser Bestimmung in den vorliegenden Entwurf ist lediglich durch die notwendig gewordene Berichtigung der Zitation (statt § 126, lit. h, § 126, lit. m) bedingt.

Zu § 108.

Den Inhabern fabriksmäßig betriebener Gewerbeunternehmungen wird ausdrücklich das Recht zuerkannt, der für die betreffende Gewerbekategorie bestehenden, örtlich zuständigen Genossenschaft freiwillig als Mitglieder beizutreten.

Nach der bisherigen Fassung des § 108 konnte es mit Rücksicht auf den gesetzlichen Zwangscharakter der Genossenschaften zweifelhaft erscheinen, ob eine freiwillige Mitgliedschaft grundsätzlich zulässig ist.

Die herrschende Praxis hat zwar diese Frage in Betreff der im Genossenschaftssprengel ausgeübten Fabriksbetriebe jener Gewerbekategorien, für welche die Genossenschaft an sich sachlich zuständig ist, bejaht und hat diese Praxis auch ihre Bestätigung durch die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes gefunden. Der Entwurf will somit bloß dem faktischen Zustande die ausdrückliche legislative Sanktion sichern. Eine singuläre, jedoch einem wirklichen Bedürfnisse angepaßte Bestimmung enthält Alinea 1, welches den Inhabern fabriksmäßig betriebener Gewerbeunternehmungen das gedachte Beitrittsrecht auch bezüglich ihrer Verkaufsniederlagen gegenüber jenen Genossenschaften einräumt, welche für die Handelsgewerbe in dem Standorte dieser Niederlage bestehen.

Die Singularität besteht darin, daß hier ein Produzent in Ansehung seines einheitlichen Gewerbes mehreren Genossenschaften, und zwar sowohl der für die betreffenden Produktionsgewerbe als auch der für die Handelsgewerbe errichteten Genossenschaft beitreten kann und somit für den genossenschaftsrechtlichen Bereich eigentlich die Selbständigkeit von Niederlagen konstruiert wird, deren Handelsbefugnisse doch bloß einen Ausfluß des jedem Produzenten zustehenden Verkaufsrechtes darstellen.

Diese Vorkehrung erwies sich als dringend erwünscht sowohl im Interesse der städtischen Handelsgremien als auch im Interesse des in den gedachten Verkaufsniederlagen verwendeten, in jeder Beziehung dem kaufmännischen Berufe zuzuzählenden Personals.

Dem Grundcharakter der Genossenschaft — als einer fachlichen Schutzorganisation des Kleingewerbes — folgend, mußten die Vorschläge auf die obligatorische Einbeziehung der Fabriksindustrie, beziehungsweise der Verkaufsniederlagen der letzteren in die Genossenschaften von der Hand gewiesen werden und in derselben Erwägung wurde, was übrigens schon die gegenwärtige Praxis (Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes) vom 26. Juni 1901, Z. 5107, Budw. 429 A) beachtet, für die Begründung der freiwilligen Mitgliedschaft der Fabrikanten die Zustimmung der Genossenschaft vorgesehen. Ordnungshalber wurde auch für die Auflösung der freiwilligen Mitgliedschaftsverhältnisse das beiderseitige Einvernehmen in Aussicht genommen, doch soll in diesem Falle eventuell die suppletorische Entscheidung der Gewerbebehörde Platz greifen.

Digitized by Google

Zu § 110.

In diesem Paragraphen wird für die Anpassung der Statuten der schon bestehenden Genossenschaften an die durch das neue Gesetz herbeigeführten Änderungen eine sechsmonatliche Frist festgesetzt, nach deren Ablauf die Landesbehörden die der neuen Rechtslage entsprechende Reformierung der Statuten ohne Beschlußfassung der bezüglichen saumseligen Genossenschaften von Amts wegen zu bewerkstelligen haben werden. Es ist selbstredend, daß das Handelsministerium den Genossenschaften rechtzeitig durch Hinausgabe eines Musterstatutes an die Hand gehen wird. Die nach Ablauf der gedachten Frist eintretende amtswegige Änderung der Statuten, die naturgemäß nur der Rezipierung der Bestimmungen des neuen Gesetzes in das Statut nach Maßgabe des Normalstatutes zu gelten haben wird, ist eine im Interesse der Genossenschaften selbst sowie im Interesse einer tunlichst ungestörten Überwachung der Genossenschaften notwendige Maßnahme, die seinerzeit auch in Ausführung der §§ 51 und 58 des Gesetzes vom 30. März 1888, R. G. Bl. Nr. 33, mittels Ministerialverordnung vom 19. November 1888, R. G. Bl. Nr. 171, in Ansehung der Statuten der genossenschaftlichen Krankenkassen vorgesehen wurde und sich praktisch bewährt hat.

Zu § 111.

Die in diesem Paragraphen vorgeschlagenen Änderungen streben eine wirksamere Förderung des Zustandekommens von Fachgenossenschaften an, als dies bisher der Fall war, wo vielfach der territoriale Gesichtspunkt maßgebend blieb und die ihrer gewerbepolitischen Mission nicht gewachsenen Kollektivgenossenschaften züchtete. Der insbesondere für die Organisation der Handwerker unerläßliche Wandel muß mit allem Nachdrucke, doch ohne Erschütterungen des Bestehenden, in der weitestgehenden Vollständigkeit, doch ohne jähe Übergänge angestrebt werden.

Es ginge daher nicht an, auf gesetzlichem Wege eine neue Bildung, Einteilung und Verteilung aller gewerblichen Genossenschaften bei gleichzeitigem Verbote der Kollektivgenossenschaften imperativ vorzuschreiben und so gleichsam mit einem Federstriche den in Wirklichkeit schon glücklich angebahnten Übergangsprozeß plötzlich zum Abschlusse zu bringen. Der Entwurf schlägt rationelle Erleichterungen vor, welche geeignet sind, auf dem schon eingeschlagenen Wege rascher und wirksamer als bisher zum Ziele zu gelangen.

Es soll nunmehr nebst der im Wege des Einvernehmens erfolgenden Ausscheidung verschiedenartiger Gewerbekategorien aus einer bestehenden Genossenschaft auch schon über Begehren der Mehrheit der einer Gewerbekategorie oder verwandten Gewerbekategorien angehörigen Mitglieder eine Ausscheidung einzelner Gewerbekategorien möglich sein.

Bisher wurde das Begehren der einzelnen Gewerbekategorie als eines Ganzen erfordert, was bei Nichtzustimmung auch nur eines einzigen Angehörigen der betreffenden Gewerbekategorie das Scheitern der Ausscheidungsaktion zur Folge hatte.

Ferner soll die Ausscheidung einer einzelnen Gewerbekategorie nicht bloß zum Zwecke der Bildung einer besonderen Genossenschaft durch die Angehörigen dieser Kategorie, sondern auch zum Zwecke der Einverleibung der ausgeschiedenen Gewerbekategorie in eine schon bestehende Genossenschaft statthaft sein, womit namentlich die Arrondierung und Stärkung vorhandener Fachgenossenschaften gesichert wird.

Vielfach wurde auch das Begehren gestellt, im Gesetze die Möglichkeit zu statuieren, daß die Genossenschaft oder die Mehrheit der Angehörigen einzelner Gewerbekategorien verlangen können, daß eine bestimmte Kategorie beziehungsweise die übrigen Kategorien aus der Genossenschaft ausgeschieden werden, oder daß der Behörde die amtswegige Befugnis eingeräumt werde, die Ausscheidung einzelner Gewerbekategorien aus bestehenden Kollektiv- und Reihengenossenschaften behufs Kreierung einer selbständigen oder Inkorporierung in eine schon bestehende Fachgenossenschaft zu verfügen. Diese gegen den Willen der auszuscheidenden Gewerbekategorien erfolgenden Ausscheidungen aus bestehenden Genossenschaften werden, um die mit solchen Maßnahmen immer einhergehenden Erbitterungen und Reibungen zu verhüten, im allgemeinen nicht in Aussicht genommen, doch erschien es geboten, innerhalb gewisser Grenzen dem amtswegigen Eingreifen der politischen Landesbehörde zum Zwecke einer wirksameren Erzielung der fachgenossenschaftlichen Organisation Handhaben zu bieten. Dies geschieht nun in § 111 a.

Zu § 111 a.

Dieser § 111 a verdankt seine Entstehung der Erwägung, daß hauptsächlich im Interesse des Zustandekommens leistungsfähiger Fachgenossenschaften dafür Sorge zu tragen sei, daß zu den nach § 111, Alinea 2 durch Ausscheidung neugebildeten oder in einem Orte schon bestehenden Fachgenossenschaften unter gleichzeitiger Bestimmung des Genossenschaftssprengels auch noch die Gewerbeinhaber des betreffenden Faches, die

bereits in verschiedenen Kollektivgenossenschaften des zu bildenden Sprengels der Fachgenossenschaft eingereiht sind, selbst ohne ihre Zustimmung mit der Wirkung des Verlustes der bisherigen Genossenschaftsmitgliedschaft zugewiesen werden können.

Zu § 112.

Nach Alinea 1 sollen Gewerbekategorien, die keiner Genossenschaft angehören, tunlichst ohne Verletzung des sachlichen Charakters der bestehenden Genossenschaften einer Genossenschaft durch die Landesbehörde zugewiesen werden können, was natürlich eine Änderung des Statuts dieser Genossenschaft bedingt, welche zweckmäßigerweise zugleich von Amts wegen angeordnet wird.

Zweitens soll im gewöhnlichen Instanzenzug über die zweifelhafte Genossenschaftsmitgliedschaft einzelner Gewerbekategorien oder Gewerbetreibenden nach dem betreffenden Genossenschaftsstatut entschieden werden können, wozu sich in der Praxis häufige Anlässe bieten.

Zu § 114.

Der erste und zweite Absatz dieses Paragraphen soll in neuer und erweiterter Fassung den Genossenschaften die Bahn weisen, auf welcher sie die Erfüllung der ihnen von dem Gesetzgeber auferlegten wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Aufgaben zu suchen haben.

Es ist der alte Grundgedanke des VII. Hauptstückes der Gewerbeordnung, der hier in neuer Form zum Ausdrucke kommt, nämlich die Erkenntnis, daß in der Kooperation der beruflich zusammengehörigen Elemente des Kleingewerbes jene wirtschaftliche Stärkung des ganzen Standes und durch diesen der einzelnen Mitglieder desselben gefunden wird, die am wirksamsten die Erhaltung und Entfaltung des Kleinunternehmertums der Arbeit gewährleistet. Der rationelle Zusammenschluß zu im gemeinsamen Interesse gelegenen Bewirtschaftungsformen des Rohstoffeinkaufes, der die Produktionskosten mindernden modernisierten Betriebstechnik und des Produktenabsatzes, die Organisierung erleichterten und verbilligten Kredites, die soziale Fürsorge auch für die Genossenschaftsmitglieder und eine umfassende und intensive Ausgestaltung des gewerblichen Unterrichtswesens stellen insgesamt Wege nach dem Ziele dar, dem Gewerbestande eine Ära neuen segensreichen Aufschwunges zu erschließen.

Besondere Erwähnung verdient noch die Vermittlung von Versicherungen der Mitglieder bei einer bestehenden Versicherungsanstalt.

Dieser Paragraph soll ferner eine systematische Änderung und Ergänzung der Aufzählung der Aufgaben der Genossenschaften durchführen. Die ausdrückliche Erwähnung einer ordentlichen Evidenz über die Mitglieder und Angehörigen der Genossenschaft trägt einem praktischen Bedürfnisse Rechnung, auf welches nicht bloß seitens der Interessenten, sondern auch seitens der Aufsichtsbehörden und einzelner Handels- und Gewerbekammern hingewiesen worden ist.

Zu § 114 a.

Eine beachtenswerte Neuerung bringt § 114 a, der die Möglichkeit der Aufstellung genossenschaftlicher Arbeitsvertragsusancen im Wege statutarischer Bestimmungen vorsieht. Die vorgeschlagene Bestimmung soll Klarheit und Bestimmtheit in die Arbeits- und Lohnvertragsverhältnisse der genossenschaftlich organisierten Kleinbetriebe bringen, da die auch durch die Judikatur der Gewerbegerichte bestätigte Erfahrung lehrt, daß gerade in diesen Betrieben die einschlägigen Verhältnisse mehr bloß faktische, als rechtlich geregelte Zustände darstellen. Der neue § 114 a bedeutet keineswegs unmittelbar die Lösung des Kollektivvertragsproblems für den Bereich der Kleingewerbe, denn eine solche wäre bei unverändertem Fortbestande des § 72 G. O. nicht durchführbar.

Doch sollen, wie dies ungefähr analog in den Fabriksbetrieben mit den Arbeitsordnungen der Fall ist, subsidiär wirksame Vertragsusancen für jene im § 114 a genannten Belange des Arbeitsverhältnisses ermöglicht werden, die durch primäre Parteivertragsabmachungen nicht geregelt erscheinen.

Digitized by Google

Das Zustandekommen der selbstredend nur innerhalb der durch die Zwangsrechtsnormen gegebenen Schranken in Betracht kommenden Bestimmungen hat zur unerläßlichen Voraussetzung das erzielte Einvernehmen der beiden durch die Genossenschaft und die Gehilfenversammlung dargestellten Parteien, da ein einseitiger Vorgang nicht einmal eine Vertragsfiktion zuließe. Die zu stande gekommenen Bestimmungen werden speziell in Betreff der Lohnzahlungs- und Kündigungstermine behufs Vermeidung von Mißverständnissen ausdrücklich als wie die in § 77 gedachten Vereinbarungen wirkend bezeichnet und gelten nur insofern, als diesfalls seitens der Parteien fallweise nicht etwa ausdrücklich abweichende Vereinbarungen getroffen werden.

Die Heranziehung des Statutes und damit des Genehmigungsrechtes der politischen Landesbehörde ist durch die Erwägung bedingt, daß die Überprüfung der bezüglichen Bestimmungen in Bezug auf ihre Gesetzmäßigkeit geboten erscheint.

Zugleich wird wegen der besonderen Tragweite der Beschlüsse für das Zustandekommen derselben sowohl in der Genossenschaftsversammlung als auch in der Gehilfenversammlung die Zweidrittelmajorität gefordert.

Auch die Möglichkeit eines Rücktrittes von der Vereinbarung mußte ausdrücklich vorgesehen werden und wird auch hiefür die gleiche qualifizierte Majorität vorgeschrieben.

Zu § 115.

Der § 115 erfährt eine Abänderung insofern, als in dem neuen Alinea 2 ausdrücklich die Haftung des Lehrherrn für die richtige Abfuhr der Lehrlingsgebühren statuiert und im Alinea 1 auch die Möglichkeit vorgesehen wird, mittellose Lehrlinge von der Entrichtung der Aufnahms- und Freisprechgebühr zu befreien. Billigkeitshalber wird die Befreiung von der Entrichtung der Inkorporationsgebühr den infolge Überweisung ihrer Gewerbskategorie die Genossenschaftsmitgliedschaft wechselnden Gewerbeinhabern bis zur Höhe der bereits entrichteten Gebühren zugestanden und dem Genossenschaftsstatut anheimgegeben, die Befreiung den auf Grund des § 56 privilegierten Personen dann einzuräumen, wenn sie das freie Gewerbe des Erblassers, welches ihrerseits neu anzumelden ist, faktisch fortführen. Für eine solche Bestimmung spricht der Umstand, daß die gleichen Personen in den im § 56 gedachten Fällen der Fortführung eines konzessionierten oder handwerksmäßigen Gewerbes auf Grund des alten Konzessionsdekretes oder Gewerbescheines die Inkorporationsgebühr selbstverständlich nicht zu zahlen haben und daher die in Ansehung des freien Gewerbes zur Anmeldung verpflichtete Witwe und die Deszendenten des früheren Gewerbeinhabers schlechter gestellt wären.

In Alinea 4 und 5 wird den politischen Landesbehörden, um mißbräuchlich hohe Gebühren hintanzuhalten, das Festsetzungs- beziehungsweise Mäßigungsrecht in Ansehung der genossenschaftlichen Gebühren eingeräumt.

Alinea 6 bestimmt, daß die Lehrlingsgebühren zur Gänze den Interessen des Lehrlingswesens zu widmen sind, da es nicht angeht, aus diesen Gebühren eine Einnahmsquelle für andere Genossenschaftszwecke zu schaffen. Die Kosten der Lehrlingskrankenversicherung sind jedoch zur Gänze von den Unternehmern zu tragen und es mußte eine Vorkehrung getroffen werden, um die Verwendung der Lehrlingsgebühren oder eines Teiles derselben für die Zwecke der Krankenversicherung der Lehrlinge hintanzuhalten und hiedurch einer Überwälzung der Kosten dieser Versicherung auf die Lehrlinge selbst vorzubeugen.

Vielfach wird seitens der Genossenschaften die Aufhebung des erst durch das Gesetz vom 23. Februar 1897, R. G. Bl. Nr. 63, eingeführten Absatzes 4 des § 115 (Absatz 6 des Entwurfes) begehrt. Diesem Begehren Rechnung zu tragen, verwehren jedoch die gewichtigen Erwägungen, welche seinerzeit für die Schaffung der in Rede stehenden Bestimmung ausschlaggebend waren und auch dermal noch aktuell sind.

Zu § 115 a.

Schon nach den Intentionen des § 115 a der geltenden Gewerbeordnung soll die Errichtung der Meisterunterstützungs- und Meisterkrankenkassen nur nach Maßgabe des Gesetzes vom 16. Juli 1892, R. G. Bl. Nr. 202, betreffend die registrierten Hilfskassen, erfolgen. Den durch die bisherige Fassung der bezüglichen Bestimmung aufgetauchten Zweifeln soll nunmehr in entsprechender Weise begegnet werden.

Digitized by Google

Zu den §§ 115 b bis 115 g.

Nach den geltenden Bestimmungen des § 115 a, Absatz 6, ist die Genossenschaft berechtigt, zu beschließen, daß der Meisterunterstützungs- oder Meisterkrankenkasse, welche sie für ihre Mitglieder selbst errichtet oder welcher sie beitritt, alle Mitglieder der Genossenschaft anzugehören haben. Dieser Beitrittszwang ist im Wesen ein Versicherungszwang.

Bei dem Umstande, als — wie oben erwähnt — die Errichtung der Kassen nach dem Hilfskassengesetze zu erfolgen hatte und diese alle jene Zwecke verfolgen durften, die das Hilfskassengesetz als zulässig erklärt, das Gesetz aber Beschränkungen ausdrücklich nicht erwähnt. wäre es der Genossenschaft möglich gewesen, auch einen Beitritts-, beziehungsweise Versicherungszwang für die Invaliditäts- oder Altersrentenversicherung bis zum Höchstbetrage von 28 Kronen wöchentlich, von Witwen- und Waisenunterstützungen bis zu demselben Höchstbetrage und eines Kapitales zu Gunsten eines Dritten, zahlbar zu einem bestimmten Termine bis zum Höchstbetrage von 2000 Kronen einzuführen. Tatsächlich hat aber keine einzige Genossenschaft von dieser Berechtigung Gebrauch gemacht.

Nach der vom Ministerium des Innern publizierten Statistik über die registrierten Hilfskassen im Jahre 1902 — auf welche hier ausdrücklich verwiesen wird — bestanden Ende 1902 67 derartige Kassen.

Alle bisher registrierten Meisterunterstützungskassen beschränken ihre Versicherungstätigkeit auf die Versicherung von Kranken- und Begräbnisgeldern, beziehungsweise nur auf die Gewährung von Krankengeld.

Von den bestehenden Meisterunterstützungs- (und Kranken-) Kassen haben 47 die obligatorische Versicherung zum ausschließlichen Zwecke, 8 dieser Kassen ermöglichen auch die freiwillige Versicherung, während die restlichen Kassen überhaupt nur die freiwillige Versicherung zum Gegenstande haben.

Die Gründung von Meisterkrankenkassen hat sich nach diesen Ziffern bisher in verhältnismäßig engen Grenzen bewegt und trifft dies insbesondere bei den obligatorischen Kassen zu, welchen namentlich durch die Weigerung vieler Genossenschaftsmitglieder, der Kassa beizutreten, beziehungsweise durch die säumige und auch ganz unterbleibende Zahlung der Versicherungsbeiträge ernste Schwierigkeiten bereitet werden.

Eine weitere Schwierigkeit erwächst den Meisterkrankenkassen insbesondere auch infolge der bekannten ablehnenden Stellungnahme der Ärzte gegen die registrierten Hilfskassen, sofern dieselben auch die Versicherung auf freie ärztliche Behandlung zum Zwecke haben können.

Schon diese tatsächliche Entwicklung der Dinge ließ es notwendig erscheinen, bei Novellierung der Gewerbeordnung auch eine Änderung in dem Umfange der Zulässigkeit der Einführung eines Versicherungszwanges ins Auge zu fassen.

Die Einführung eines Zwanges zu einer Versicherung gilt mit Recht als eine höchst einschneidende wirtschaftliche Maßnahme, welche im allgemeinen und mit gutem Grunde nur den obersten Gewalten vorbehalten bleiben soll; wenn nun schon einer Genossenschaft das Recht zur Einführung eines Versicherungszwanges konzediert bleiben soll, so wird es gewiß als eine Forderung öffentlicher Rücksichten bezeichnet werden müssen, dieses Recht derart einzuengen, daß dessen Ausübung, welche zum Schutze der Betroffenen dienen soll, sich nicht in das Gegenteil verkehre und zum Nachteile derselben ausschlage. Dies würde aber zweifellos der Fall sein, wenn der Genossenschaft die Fakultät zustünde, ihre Mitglieder zur Versicherung von Invaliditäts- oder Altersrenten, von Witwen- oder Waisenunterstützungen zur Versicherung eines Kapitales zu Gunsten eines Dritten zu zwingen, da diese Versicherung zumeist nur mit der Aufwendung bedeutender Mittel ermöglicht erscheint, deren Aufbringung in späterem Verlaufe die Einzelwirtschaft in überaus empfindlicher Weise belasten könnte und bei Rückgang der finanziellen Kräfte des Einzelnen auch müßte.

Erwägt man nämlich, daß nach den niedrigsten Invaliditätswahrscheinlichkeiten die Prämie für eine Rente von 18 bis 50 Jahren von 5 Prozent bis auf 25 Prozent der versicherten Rente steigt, so wird man unschwer ermessen, welche geradezu unerträgliche Belastung den Zwangsversicherten aufgebürdet würde, wenn dieselben zu einer Versicherung bis zu dem im Hilfskassengesetze zulässigen Maximalausmaße von zirka 1500 K jährlich gezwungen werden könnten.

Zudem kommt, daß bei den Mitgliedern der Genossenschaft, für die Gewerbeinhaber (beziehungsweise Pächter), die Versicherung von Invaliditäts- und Altersrenten überdies auch wirtschaftlich nicht die gleiche Bedeutung wie für Hilfsarbeiter hat. Während bei den letzteren die einzige Einkommensquelle, die persönliche Arbeit, das Versiegen derselben gleichbedeutend mit der Vernichtung der Existenz ist, wird der Gewerbeinhaber sich auf Grund der im Betriebe selbst angelegten Kapitalien eventuell durch entlohnte Hilfskräfte seinen weiteren Lebensunterhalt in der übergroßen Mehrzahl der Fälle auch dann noch zu sichern in der Lage sein, wenn die Arbeitsfähigkeit erlahmt ist.

Da weiters die Anlage und stete Vermehrung dieser Betriebskapitalien Voraussetzung für die wirtschaftliche Existenz des Gewerbeinhabers in der Eigenschaft des Unternehmers ist, die Versicherung von aufgeschobenen Leibrenten und Invaliditätsrenten aber nicht nur die momentane Zahlkraft, sondern auch das Vermögen voraussetzt, auf die Wirkung der Kapitalien im eigenem Geschäftsbetriebe für längere Zeit zu

Digitized by Google

verzichten, so würde infolge der Entziehung namhafter Kapitalien aus dem Betriebe die Zwangsversicherung geradezu als gegensätzlich zu den Interessen der Gewerbeinhaber sich erweisen.

Aus diesen Gründen wird im § 115 b der Umfang des zulässigen Versicherungszwanges sowohl der Sache als der Höhe nach gesetzlich festgesetzt und in ersterer Beziehung in Übereinstimmung mit den tatsächlichen Verhältnissen auf die Versicherung von Krankengeld oder Kranken- und Begräbnisgeld, welche von den Gewerbetreibenden vielfach erwünscht wird, beschränkt.

Dies wird die Einzelwirtschaft leicht ertragen können, da zugleich das Höchstausmaß auf 28 K wöchentlich, beziehungsweise 400 K festgesetzt wird.

Mit Rücksicht auf die besondere Bedeutung, welche die Einführung eines Versicherungszwanges besitzt, wird im § 115 c die Gültigkeit eines diesbezüglichen Beschlusses an eine qualifizierte Majorität geknüpft und überdies an die Genehmigung der politischen Landesstelle gebunden.

Die gleichen Bestimmungen sollen auch für eine Erweiterung, Änderung und Aufhebung des Versicherungszwanges gelten.

Die Bestimmung des dritten Absatzes, wonach die Genehmigung der Landesstelle von der vorherigen Gründung eines Unterstützungsfonds abhängig gemacht werden kann, entspringt der Erwägung, daß die Einführung des Zwanges für unbemittelte Genossenschaftsinhaber oftmals drückend empfunden werden könnte und daher Vorsorge zu treffen ist, daß für solche die erforderlichen Beiträge anderweitig aufgebracht werden.

Die Bestimmungen der §§ 115 d bis einschließlich 115 g erfordern eine nähere Erläuterung nicht.

Ad § 115 h bis § 115 t.

Ein unerläßliches Korollar zu der Einführung eines Versicherungszwanges bildet die Vorsorge für die Schaffung von Trägern derselben. Die bisherigen Erfahrungen haben erkennen lassen, daß die registrierten Hilfskassen vielfach ungeeignet waren, als solche Träger zu fungieren, zumal die Aufsicht über dieselben in einer anderen als gewerberechtlichen Weise geregelt erscheint.

Diese Erwägung führte zu der Schaffung von besonderen Zwangskassen.

Die Detailbestimmungen über die Einrichtung dieser Kassen entsprechen den in der Praxis gewonnenen Erfahrungen und rezipieren, insbesondere was die Rechnungslegung und Kapitalsanlage anbelangt, die bewährten Vorschriften des sogenannten Versicherungsregulatives.

Der Entwurf glaubte zweckmäßig auch eine staatliche Genehmigung der Statuten der zu errichtenden Kassen überhaupt und speziell durch die Landesstellen vorsehen zu sollen.

Die Aufsicht über diese Kassen soll instanzmäßig durch die Gewerbebehörde geführt werden, wobei es jedoch im Interesse einer geordneten technischen Überwachung des Kassawesens zweckmäßig erschien, der Behörde auch eine unmittelbare Ingerenz in der Richtung einzuräumen, daß in Analogie der diesfälligen Vorschrift des Versicherungsregulatives die Berechtigung gesetzlich eingeräumt werde, die Geschäftsgebarung der Kassen an Ort und Stelle zu untersuchen.

Hiebei ist gedacht, daß die Gewerbebehörde, welcher versicherungstechnisch gebildete Sachverständige nicht zur Verfügung stehen, berechtigt sein soll, die Mitwirkung des Ministeriums des Innern in Anspruch zu nehmen.

Im zweiten Absatze des § 115 t wird endlich dem Handelsminister die Berechtigung eingeräumt, den Kassenvorstand seiner Funktionen zu entheben und eine Sequestration zu veranlassen, eventuell auch die Kasse aufzulösen.

Eine solche Auflösung wird wohl nur dann ins Auge zu fassen sein, wenn sich die Genossenschaft als unfähig erwiesen hat, eine geeignete Trägerin der Zwangsversicherung lebensfähig zu gestalten.

Es ist daher selbstverständlich, daß die Auflösung zugleich auch die Wirkung der Aufhebung der Versicherungspflicht habe, da ansonsten die Verbindlichkeit als undurchführbar in der Luft bliebe.

Zu § 115 u und § 115 v.

Die Aufhebung der Versicherungspflicht durch Beschluß der Genossenschaft und die Anpassung der bestehenden Meisterkranken- und Unterstützungskassen finden hier ihre Regelung.

Zu § 115 w.

Die in diesem Paragraphen vorgesehenen, mit gewerbebehördlicher Genehmigung durch Umlagen zu dotierenden Unterstützungsfonds dienen im allgemeinen der Förderung der humanitären Aufgaben der

Digitized by Google

Genossenschaften und können insbesondere zur Bestreitung der Mitgliedsbeiträge armer Meister an die im § 115 h erwähnten Kassen herangezogen werden.

Diesen Fonds werden die gemäß § 125 verhängten genossenschaftlichen Geldstrafbeträge zugewiesen.

Zu § 115 x.

Dieser Paragraph, der zum Teile die bisher im § 115 a enthaltenen Formvorschriften herübernimmt, verfolgt den Zweck, eine wesentliche Erleichterung des Zustandekommens der Kranken- und Unterstützungskassen und wirtschaftlichen Unternehmungen für die Genossenschaftsmitglieder, sowie der Unterstützungsfonds zu bewerkstelligen.

Die Erleichterung liegt nun darin, daß nach Alinea 1 die bezüglichen Errichtungsbeschlüsse nicht mehr der Genehmigung der politischen Landesbehörde bedürfen. Die letztere Genehmigung ist lediglich für die in Alinea 2 gedachten Fälle der Beschlüsse einer materiellen Förderung der erwähnten Einrichtungen aus den Mitteln der Genossenschaft sowie der Geschäftsteilnahme der letzteren an wirtschaftlichen Unternehmungen erforderlich.

In Alinea 4 ist für den Fall der Beschlußunfähigkeit der ersteinberufenen Versammlung der Genossenschaft eine Neuerung enthalten, die gegenüber dem geltenden § 115 a, Alinea 4, strenger ist, aber mit Rücksicht auf die Tragweite der hier in Betracht kommenden Beschlüsse begründet erscheint.

In der Praxis tauchten Zweifel darüber auf, ob die Genossenschaft die im § 114, Alinea 1, erwähnten Geschäftsunternehmungen nur in Form einer besonderen Organisation im Sinne des Gesetzes über Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften ins Leben rufen und ob sie Anteilscheine solcher Unternehmungen erwerben dürfe.

In ersterer Beziehung ist zu bemerken, daß solche wirtschaftliche Unternehmungen nicht unter allen Umständen nur als Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften errichtet werden müssen, sondern auch unmittelbar von der Genossenschaft in eigenem Betriebe erhalten werden können. Letzteres wird allerdings bloß bezüglich der kleineren, weniger belastenden Unternehmungen der Fall sein, während für die bedeutenderen Unternehmungen das Zustandekommen selbständiger Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften anzustreben sein wird.

In der Frage der Teilnahme der Gewerbegenossenschaften an den Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften, die besonders auch für die Kreditorganisation von erheblicher Bedeutung sind, herrschte infolge der Judikatur, welche juristische Personen nicht Mitglieder von Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften werden lassen wollte, eine Unsicherheit; auch gab die Zeichnung von Anteilscheinen der Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften durch die Gewerbegenossenschaften insofern zu Bedenken Anlaß, als nicht klar war, ob die Genossenschaft verhalten werden kann, zur Deckung ihrer Verbindlichkeiten aus derartigen Geschäftsanteilen Umlagen auszuschreiben.

(Siehe jedoch § 1, Alinea 2, des seither in Kraft getretenen Gesetzes vom 10. Juni 1903, R. G. Bl. Nr. 133.)

Besonders betont zu werden verdient, daß nur die aktive Beteiligung an dem Geschäftsbetriebe der wirtschaftlichen Unternehmungen im allgemeinen von den einzelnen Mitgliedern der Genossenschaft nicht erzwungen werden kann, während die mit der Errichtung und eventuellen materiellen Förderung solcher Unternehmungen verbundenen Kosten der einzelne pro rata zu tragen verpflichtet ist.

Zur Illustrierung des Umfanges, in welchem sich Gewerbegenossenschaften dermal an wirtschaftlichen Unternehmungen durch selbständige Gründungen, Zeichnung von Anteilscheinen oder durch sonstige materielle Unterstützung beteiligen, dient folgende auf die Berichte der Genossenschaftsinstruktoren des Handelsministeriums bis Ende Dezember 1902 und einige seither weiter gesammelte Daten gestützte Übersicht:

Die Gewerbegenossenschaften in	Wien		beteiligten sich an	26	Unternehmungen
„	„	„ Niederösterreich	„	„	„	5	„
„	„	„ Oberösterreich	„	„	„	7	„
„	„	„ Salzburg	„	„	„	2	„
„	„	„ Steiermark	„	„	„	17	„
„	„	„ Kärnten	„	„	„	3	„
„	„	„ Tirol	„	„	„	1	„
„	„	„ Böhmen	„	„	„	85	„
„	„	„ Mähren	„	„	„	15	„
„	„	„ Galizien	„	„	„	2	„
			zusammen an	163	Unternehmungen.		

Digitized by Google

Die wirtschaftlichen Unternehmungen sind teils Rohstoff-, teils Produktiv-, Werks- oder Verkaufsgenossenschaften, teils aber auch, zumeist in Böhmen, Vorschußkassen und Kreditvereine.

Zu § 116.

Der vorliegende Entwurf hat sich bereits in den § 21 a bis 21 f mit der Arbeitsvermittlung befaßt, jedoch unter einem anderen Gesichtspunkte. Während es sich dort, wie in den erläuternden Bemerkungen zu § 21 bereits ausgeführt wurde, um die gewerberechtliche Regelung der privaten Dienst- und Stellenvermittlung gehandelt hat, wird im § 116 die bereits bestehende Einrichtung der genossenschaftlichen Arbeitsvermittlung neu geregelt.

In seiner bisherigen Fassung hat sich der § 116 keineswegs als genügend und den praktischen Bedürfnissen entsprechend erwiesen. Wenngleich das Arbeitsvermittlungswesen in den Zunftherbergen seine erste Stätte gefunden hat, und auch die späteren Genossenschaften den natürlichen Boden für den Ausgleich zwischen Arbeitsangebot und Nachfrage im betreffenden Gewerbe abgegeben haben, ist diese hochwichtige Aufgabe der Genossenschaften trotz des anerkennenswerten Eifers und der rühmlichen Erfolge einzelner genossenschaftlicher Organe doch keineswegs genügend fortentwickelt worden. Ziffermäßig drückt sich der ungenügende Erfolg in der vom arbeitsstatistischen Amte im Handelsministerium im Jahre 1898 herausgegebenen Darstellung „Die Arbeitsvermittlung in Österreich" aus, derzufolge es im ganzen überhaupt nur 393 genossenschaftliche Arbeitsvermittlungsstellen gibt.

Es erscheint daher angezeigt, den Genossenschaften mit genaueren Bestimmungen an die Hand zu gehen und denselben die Schaffung besonderer Einrichtungen, die selbstverständlich auch von mehreren Genossenschaften gemeinsam getroffen werden können, zum Zwecke der Arbeitsvermittlung zur Pflicht zu machen.

Wichtige prinzipielle Erwägungen waren dafür maßgebend, zur Besorgung der Aufgaben der genossenschaftlichen Arbeitsvermittlung auch die Gehilfen entsprechend heranzuziehen. Mit dieser Heranziehung der Gehilfenschaft zur Mitwirkung an der genossenschaftlichen Arbeitsvermittlung erfüllt die Vorlage die von den Vertretern der Arbeiterschaft im Arbeitsbeirate erhobenen Forderungen nur zum Teile. Die Vorlage kann demnach als der Versuch angesehen werden, einen Mittelweg zwischen den entgegenstehenden Anschauungen der Genossenschaftsmitglieder und der Genossenschaftsangehörigen einzuschlagen.

Die Gehilfenschaft soll dem Entwurfe zufolge zunächst bei Herstellung des Statutes gehört werden, ferner bei den größeren Genossenschaften eine paritätische Vertretung in der Leitung der Arbeitsvermittlung erhalten. Eigene Ausschüsse für die Arbeitsvermittlung, deren paritätische Zusammensetzung gefordert werden kann, sieht der Entwurf nur für Genossenschaften mit mehr als 200 Gehilfen vor.

Der ursprüngliche Referentenentwurf hatte obligatorische Arbeitervermittlungsausschüsse erst bei einer Gehilfenzahl von 500 Gehilfen in Aussicht genommen. Die Statistik hat jedoch ergeben, daß bei der Gesamtzahl der Genossenschaften per 5317, welchen insgesamt 3196 Gehilfenversammlungen gegenüberstehen, lediglich 142 Genossenschaften mehr als 500 Gehilfen aufweisen.

Von diesen 142 Genossenschaften entfallen 91 (64 Prozent) auf Wien und die Landeshauptstädte. (Wien 59 von den 69 in Niederösterreich, Linz 2 von den 4 in Oberösterreich, Salzburg 1 von den 2 in Salzburg, Graz 5 von den 8 in Steiermark, Triest eine einzige im Küstenlande, Innsbruck 2 von den 3 in Tirol, Prag 13 von den 36 in Böhmen, Brünn 3 von den 8 in Mähren, Troppau 1 von den 7 in Schlesien, Lemberg 3 von den 3 in Galizien, Czernowitz die einzige in der Bukowina.)

Genossenschaften mit wenigstens 200 Gehilfen gibt es in Summe 398, davon in Wien und in den Landeshauptstädten 162 (40·7 Prozent). (Wien 89 von den 131 in Niederösterreich, Linz 5 von den 18 in Oberösterreich, Salzburg 4 von den 9 in Salzburg, Graz 9 von den 35 in Steiermark, Klagenfurt 2 von den 11 in Kärnten, Laibach 2 von den 3 in Krain, Triest 2 von den 6 im Küstenlande, Innsbruck 5 von den 13 in Tirol, Prag 24 von den 99 in Böhmen, Brünn 10 von den 43 in Mähren, Troppau 1 von den 14 in Schlesien, Lemberg 8 von den 15 in Galizien, Czernowitz die einzige in der Bukowina.)

Der Vollständigkeit halber wird nur noch hinzugefügt, daß die Anzahl der Genossenschaften mit weniger als 50 Gehilfen in Summe 3504 beträgt, davon entfallen auf Niederösterreich 262, auf Oberösterreich 530, auf Salzburg 71, auf Kärnten 34, auf Steiermark 184, auf Krain 19, auf Tirol 214, auf Böhmen 1450, auf Mähren 230, auf Schlesien 143, auf Galizien 567 und auf die Bukowina 33.

Die Genossenschaften können die ihnen in § 116 auferlegte Verpflichtung auch in der Weise erfüllen, daß sie sich einem Verbande anschließen, der für die Arbeitsvermittlung in der vorgeschriebenen Weise Vorsorge trifft oder daß sie die Arbeitsvermittlung einer bestehenden öffentlichen Arbeitsnachweisanstalt übertragen.

Der letztere Vorgang wird sich besonders für die kleinen und Kollektivgenossenschaften empfehlen.

Digitized by Google

Der von den Vertretern der Arbeiterschaft geäußerte Wunsch, daß die Übertragung der genossenschaftlichen Arbeitsvermittlung an eine öffentliche Arbeitsnachweisanstalt nur dann zugelassen werden solle, wenn diese letztere paritätisch verwaltet wird, konnte aus dem Grunde nicht berücksichtigt werden, weil es schwer anginge, durch Vorschriften auf dem Boden der Gewerbeordnung dem öffentlichen Arbeitsnachweise indirekt bestimmte Organisationsformen aufzudrängen.

Zu §§ 116 a bis 116 d.

In diesen Paragraphen wird das Rekursrecht der Genossenschaften normiert. Sollen die Genossenschaften ihren vielfachen Aufgaben im Bereiche der Gewerbeverwaltung in ersprießlicher Weise nachkommen, so ist es unerläßlich, denselben eine ihre Bedeutung und ihren Einfluß festigende Stellung einzuräumen.

Es wird gewiß zu einer Belebung des Zweckbewußtseins der Genossenschaft und auch zu einer Steigerung des Verantwortlichkeitsgefühls der Genossenschaften beitragen, wenn denselben in den ihre Interessensphären ordnenden Prozeßangelegenheiten die unmittelbare Gelegenheit zum Eingreifen geboten wird.

Schon die gegenwärtige Praxis vermochte sich, ungeachtet des Abganges einschlägiger ausdrücklicher Vorschriften, der Erkenntnis nicht zu verschließen, daß die Genossenschaft in gewissen Richtungen des Rechtsmittelverfahrens nicht zu der Rolle des passiven Zuschauers verurteilt bleiben dürfe und es wurde gleichsam aus dem Geiste des Gesetzes seitens der Interpretation eine Bahn gefunden, für die grundsätzlich auch die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (vergleiche insbesondere das Erkenntnis vom 25. November 1904, Z. 5615) Richtung gebend war und welche jetzt im Wortlaute des Gesetzes festgelegt werden soll.

Doch auch die Vorsicht, mißbräuchliche Rekursführungen zu verhüten, findet im Entwurfe den gebührenden Ausdruck, indem im § 116 d der Ausschluß weiterer Rekursführung gegen zwei gleichlautende Entscheidungen im Falle des § 116 a, Punkt 1, vorgesehen wird.

Zu § 116 e.

Derselbe enthält unter einer geänderten Zahl den bisherigen § 115 b.

Zu § 117.

Hier werden nunmehr bloß die Organe der Geschäftsführung der Genossenschaft an sich erwähnt und es wird entsprechend der Neuerung des § 119 h auch die Institution der genossenschaftlichen Vertrauensmänner sub c genannt.

Zu § 118.

Zu diesem Paragraphen schlägt der Entwurf ein an vorletzter Stelle einzuschaltendes Alinea vor, welches in seiner Anordnung den Zweck verfolgt, die pünktlichere Einzahlung der Genossenschaftsumlagen zu sichern. Die unmittelbare Wirksamkeit dieser Sicherung ist der Genossenschaft in die Hände gelegt, welche diesfalls das Statut ausgestalten kann.

Bei der gesteigerten Bedeutung der Genossenschaft wird die hier vorgesehene Maßregelung der Säumigen gewiß als eine recht empfindliche wirken.

Zu § 119.

Die wesentliche Neuerung dieses Paragraphen besteht in der Einführung des Delegiertensystems auch in der Genossenschaftsversammlung. Da nun dieses System, welches bei den Gehilfenkrankenkassen bereits besteht, auch für die Zwangskassen (§ 115 o) und für die großen Gehilfenversammlungen eingeführt werden soll, so wird dasselbe ein typisches für die Vollversammlungen der Genossenschaft und ihrer Annexkörper.

Die Delegiertenversammlung wird bloß bei den Wahlen und bezüglich der im § 115 b und im § 115 x angeführten Beschlüsse ausgeschaltet bleiben, um der Urvollversammlung Platz zu machen.

Das erstere erklärt sich dadurch, daß bei den Wahlen jedem Genossenschaftsmitgliede die Möglichkeit unmittelbarer Willenskundgebungen gewahrt bleiben soll, das letztere ist durch eine ausdrückliche Sondervorschrift des Entwurfes begründet.

Im Alinea 6 wird analog der Vorschrift des § 120 die Entsendung der Gehilfenvertreter geregelt, während Alinea 7 eine die Norm des Alineas 6 deutlicher präzisierende Vorschrift über die Stellung der Gehilfenvertreter in der Genossenschaftsversammlung bringt.

Digitized by Google

Zu § 119 a.

Die im Alinea 1 erfolgte Ersetzung des Ausdruckes „Gewerbeinhaber" durch den Ausdruck „Genossenschaftsmitglieder" trägt dem Umstande Rechnung, daß auch Pächter von Gewerben, welche Genossenschaftsmitglieder sind, ordnungsmäßig einberufen werden müssen. Desgleichen wird eine Vorkehrung getroffen für die Einberufung der Genossenschaftsversammlung in solchen Fällen, wenn die zur Einberufung bestimmten Genossenschaftsorgane versagen. Hier konnte nur die Gewerbebehörde als Einberuferin in Betracht kommen.

Im Absatz 4 wird im Interesse einer wirksamen Kontrolle die direkte Verständigung der Gewerbebehörde vorgesehen und das Alinea 7 kommt einem in der Praxis überaus häufig und dringend empfundenen Bedürfnisse nach, welchem zuweilen auch jetzt schon in Widerspruch mit dem geltenden Gesetze Rechnung getragen wurde.

Es soll in den gesetzlich nicht besonders qualifizierten Versammlungsfällen nach Zulaß des Statutes schon nach Ablauf der Wartestunde über die Tagesordnung ohne Rücksicht auf die Anzahl der Erschienenen beraten und gültig beschlossen werden können. Bisher war hiezu die zeitraubende Formalität einer neuerlichen Einberufung notwendig.

Zu § 119 b.

In diesem Paragraphen werden ausdrückliche Bestimmungen über den Vorgang in den Wahlversammlungen getroffen und wird im Interesse einer besseren Ordnung, da für die Wahlen auch bei den größten Genossenschaften die Gesamtheit der wahlberechtigten Mitglieder in Betracht kommt, dem Statute die Fakultät eingeräumt, die Vornahme der Wahlen in verschiedenen Wahllokalitäten zu gestatten.

Das letzte Alinea räumt ausdrücklich das Protestrecht gegen vorgenommene Wahlen ein.

Zu § 119 c.

In diesem Paragraphen wird mit Rücksicht auf die durch den Entwurf in Aussicht genommene Erweiterung der Aufgaben der Genossenschaftsversammlung eine ergänzende Berichtigung der Aufzählung der zum Wirkungskreise dieser Versammlung gehörigen Angelegenheiten bewerkstelligt (§ 119 b des geltenden Gesetzes).

Zu § 119 d.

Dieser Paragraph reproduziert die in dem geltenden Gesetze unter § 119 c enthaltene Vorschrift.

Zu § 119 e.

Es hat sich als notwendig herausgestellt, gewisse Grundbestimmungen über die Befähigung, Bestellung und Disziplinarbehandlung des systemisierten Hilfspersonals der Genossenschaften in das Gesetz aufzunehmen.

Zu § 119 f.

Die geänderte Fassung dieses Paragraphen (§ 119 e des geltenden Gesetzes) trägt den in der Praxis eingebürgerten Zuständen in vereinfachter Form Rechnung.

Zu § 119 g.

Dieser Paragraph (§ 119 f des geltenden Gesetzes) erfährt lediglich die durch den Zusammenhang der Anordnungen des VII. Hauptstückes der Gewerbeordnung notwendige Ergänzung.

Zu § 119 h.

Die durch die Fachgenossenschaftsbildung bedingten größeren Genossenschaftssprengel bringen es mit sich, daß für die ungestörte Besorgung der laufenden Genossenschaftsgeschäfte im Interesse der örtlich weiter entfernten Parteien Vorkehrungen getroffen werden.

Die Bestellung der Vertrauensmänner wird nunmehr gesetzlich der Genossenschaft anheimgestellt und lediglich die Verständigung der Behörde von der erfolgten Wahl und eine entsprechende Verlautbarung dieser Wahl vorgeschrieben.

Zu § 119 i.

Der Entwurf bringt an einzelnen Stellen Bestimmungen in Vorschlag, deren zweckentsprechende Durchführung das Einvernehmen der Genossenschaft und der Gehilfenschaft voraussetzt. Auch die Gehilfenschaft soll im Rahmen der genossenschaftlichen Einrichtungen zu einer lebhafteren Anteilnahme an jenen Angelegenheiten, die gerade für die Gehilfenschaft von Wichtigkeit sind, angeregt und hiefür in stärkerem Maße als bisher interessiert werden.

Das beste Mittel zur Erreichung dieses Zieles erblickt die Regierung in gemeinschaftlichen Beratungen, in denen in Form unmittelbarer Aussprache die Mitglieder der Genossenschaftsvorstehung und des Gehilfenausschusses in Verkehr treten werden, um Angelegenheiten gemeinsamen Interesses zu erörtern.

Derartige gemeinschaftliche Beratungen werden, um jeden unzeitgemäßen Zwang zu verhüten, fakultativ und nur für besonders wichtige Gegenstände des gemeinsamen Interesses vorgesehen.

Zu § 120.

Der § 120 regelt zunächst die Konstituierung der Gehilfenversammlung und ermöglicht auch die Bestellung eines Obmannstellvertreters sowie der Ersatzmänner der Ausschußmitglieder, ohne für die letzteren eine ziffermäßige Beschränkung aufzustellen.

Die wichtigste Neuerung besteht in der Einführung des Delegiertensystems für Versammlungen, die mehr als 500 Mitglieder zählen. Die Bestimmungen sind analog jenen, die bezüglich der Delegiertenversammlung der Genossenschaft vorgeschlagen werden.

Zu § 120 a.

Der die verschiedenen Formen der Einberufung der Gehilfenversammlung regelnde § 120 a räumt unter anderem den Gehilfen das Recht ein, einmal im Jahre auch ohne Zustimmung der Genossenschaftsvorstehung zusammenzutreten, während die weiter erforderlichen Versammlungen, soweit nicht besondere Gehilfenumlagen eingeführt wurden, der Zustimmung der Genossenschaftsvorstehung bedürfen.

Zu § 120 b bis § 120 f.

Diese Paragraphen behandeln den Wirkungskreis der Gehilfenversammlung, worüber bisher präzise gesetzliche Bestimmungen nicht vorhanden waren.

Zu § 122.

Die Aufnahme dieser Bestimmung in den vorliegenden Entwurf ist lediglich durch die notwendig gewordene Berichtigung der Zitation (statt § 114, lit. c, § 114, lit. h) bedingt.

Zu § 126.

Beachtenswert ist die obligatorische Festsetzung des Verhältnisses der Zahl der Lehrlinge zu jener der Gehilfen in den einzelnen Betrieben der Genossenschaftsmitglieder und ferner die Erwähnung der Fachsektionen, deren Einrichtung sich in der Praxis bestens bewährt hat.

Zu § 127.

Die erhöhte Bedeutung der Genossenschaft bedingt auch eine strengere Beaufsichtigung. Die Gewerbebehörde soll, wie bisher, bei Beschwerden die nächste Entscheidungsinstanz bilden und es wird zur Vermeidung von Mißverständnissen ausdrücklich betont, daß auch die Beschlüsse der übrigen Ausschüsse, soweit nicht abweichende Sondervorschriften zu Recht bestehen (wie zum Beispiel bei den schiedsgerichtlichen Ausschüssen), der Anfechtung vor der Gewerbebehörde unterliegen. Die Gewerbebehörde wird mit einem Ordnungsstrafrechte gegenüber pflichtvergessenen Genossenschaftsvorstehern und Stellvertretern, sowie ferner mit der sehr einschneidenden Befugnis, unter bestimmten Voraussetzungen die Tätigkeit der Genossenschaftsvorstehung zu sistieren und die Vorstehung zu entheben, ausgestattet.

Zu § 127 a.

Die Institution der Genossenschaftsinstruktoren ist, den praktischen Bedürfnissen einer rationellen, planmäßigen Genossenschaftsorganisierung entspringend, schon auf dem Wege der Exekutive ins Leben

Digitized by Google

gerufen worden, indem, gestützt auf die Normen der § 114 und 127 G. O., mit der Verordnung der Minister des Handels und des Innern vom 31. Mai 1899, R. G. Bl. Nr. 98, zum Zwecke der wirksamen Förderung und weiteren Entwicklung des gewerblichen Genossenschaftswesens die Bestellung von Genossenschaftsinstruktoren vorgesehen worden ist.

Die Genossenschaftsinstruktoren haben, wenn auch an den Apparat der staatlichen Gewerbeverwaltung angefügt, eine besondere Stellung einzunehmen, was durch ihre Unterstellung unter das Handelsministerium als die oberste Genossenschaftsbehörde zum Ausdrucke kommt.

Die Frage, ob als Genossenschaftsinstruktoren nur Berufsbeamte oder auch geeignete Praktiker aus gewerblichen Kreisen angestellt werden sollen, bleibt im Gesetze eine offene. Gegenwärtig sind in der Genossenschaftsinstruktion neben 18 Beamten vier Gewerbetreibende tätig.

Die Regelung des Wirkungskreises und der Amtstätigkeit der Genossenschaftsinstruktoren ist dem Verordnungswege vorbehalten, da nur so ein genaueres Spezialisieren und eine leichter fortschreitende Ausgestaltung nach dem jeweils geänderten Stande der Verhältnisse gesichert erscheint.

Besondere Sorgfalt erfordert die Abgrenzung des Wirkungskreises und der Einflußsphäre der Genossenschaftsinstruktoren gegenüber den sozialpolitischen Agenden der Organe der Gewerbeinspektion, doch auch diesfalls wird die Verordnungstätigkeit der verantwortlichen Exekutive im Rahmen der gesetzlichen Normen ausreichende Vorsorge zu treffen in der Lage sein.

Zu § 128.

Hier wird bloß der größeren Deutlichkeit halber im Alinea 3 der politischen Landesbehörde als der zur formellen Zuweisung berufenen Stelle ausdrücklich Erwähnung getan.

Zu § 130 a.

Der neue § 130 a soll eine Lücke des geltenden Gesetzes ausfüllen, indem er eine ausdrückliche Kompetenzbestimmung für alle hier aufgezählten Fälle von Vermögensauseinandersetzungen, soweit letztere nicht etwa in Form ausschließlich vor den ordentlichen Richter gehöriger vermögensrechtlicher Ansprüche erhoben wurden, aufstellt.

Die Gewerbeordnung enthält in dem vorhergehenden Paragraphen eine Reihe von das Schicksal genossenschaftlichen Vermögens regelnden Vorschriften, deren Handhabung selbstredend durch die Aufsichtsbehörde zu erfolgen hat. Ganz besonders wichtig ist die mit Rücksicht auf § 111 und § 111 a häufiger aktuell werdende Entscheidung bei Ausscheidungen und Zuweisungen einzelner Gewerbekategorien.

Von der Festsetzung eines bestimmten Vorganges bei Aufteilung von Genossenschaftsvermögen in solchen Fällen mußte jedoch Abstand genommen werden, da diesfalls nur die konkrete, nach Anhörung der Interessenten und unter Berücksichtigung aller relevanten Umstände des Falles erfließende Entscheidung das Richtige zu treffen vermag.

Zu § 130 b.

Den Genossenschaften wird die Verpflichtung auferlegt, die ertragbringenden genossenschaftlichen Vermögensbestände, die nicht für die den Genossenschaften obliegenden Ausgaben bestimmt sind, *pupillarsicher* anzulegen und entsprechend zu verwahren. Diese Anordnung bedarf keiner näheren Aufklärung und es wird bloß, um hie und da aufgekommene Zweifel zu beseitigen, betont, daß selbstverständlich da, wo genossenschaftliche Vermögensbestände nach Zulaß des Gesetzes gemäß § 115 x zur Errichtung von Unterstützungskassen oder wirtschaftlichen Unternehmungen herangezogen werden, die Vorschrift des § 130 b nicht zur Anwendung zu gelangen hat.

Zu § 130 c bis § 130 m.

Das geltende Gesetz hat in der Fassung der Gewerbegesetznovelle vom 23. Februar 1897, R. G. Bl. Nr. 63, im § 114, Alinea 5 und 6, nur ganz allgemein die Frage der Verbandsbildung der Genossenschaften igregelt und insbesondere eine Bestimmung über den als gewerblichen Beirat der politischen Bezirksbehörde fungierenden Ausschuß des Verbandes der sämtlichen Genossenschaften eines politischen Bezirkes aufgestellt.

Um eine ersprießliche Verbandsorganisation zu erleichtern, wurde seitens des Handelsministeriums ein Musterstatut für Genossenschaftsverbände ausgearbeitet und mit Verordnung vom 20. März 1897, R. G. Bl. Nr. 83, die Kompetenz der als gewerbliche Beiräte der politischen Bezirksbehörden fungierenden Verbandausschüsse festgesetzt.

Digitized by Google

Die Entwicklung der Dinge hat gelehrt, daß die Fortschritte der Verbandsbildung trotz des unverkennbaren Interesses der beteiligten Kreise weder auf der Grundlage der Fachorganisation noch auf jener der territorialen Organisation den gehegten Erwartungen in vollem Maße entsprochen haben.

Auch läßt sich nicht verkennen, daß unser Gewerbegesetz durch die besondere Betonung des Territorialmomentes (insbesondere in der Fassung der 1883er Gewerbegesetznovelle) und namentlich durch die Schaffung der für die einzelnen politischen Bezirke in Aussicht genommenen Beiräte (§ 114 der 1897er Gewerbegesetznovelle) den territorialen Zusammenschluß gefördert hat, so daß derselbe heute noch überwiegt.

Der Verband mußte, sollte er in der Tat ein Gebilde höherer Ordnung darstellen, auch mit einer entsprechenden Kompetenz ausgestattet werden; dies ermöglichte die 1897er Novelle den mehrgedachten Bezirksverbänden und wenn trotzdem der erwartete Erfolg ausblieb, so ist dies vornehmlich darauf zurückzuführen, daß das Gesetz den Zusammenschluß sämtlicher Genossenschaften eines Bezirkes zu einem Verbande begehrt. Damit ist wohl schon angedeutet, in welcher Richtung die auf dem Territorialprinzipe aufgebaute Verbandsbildung reformbedürftig ist.

Der Entwurf vermeidet es, der Verbandsorganisation in territorialer oder fachlicher Beziehung Schranken zu ziehen oder einen Zwang hiefür zu statuieren, weil sich die Regierung von der Verbandsgründung durch freie Entschließung der Interessenten die Schaffung ausreichenden Beobachtungsmateriales verspricht, um auf Grundlage desselben sich ein richtiges Urteil darüber bilden zu können, ob und inwieweit bei Verbandgründungen dem teritorialen oder dem fachlichen Gesichtspunkte der Vorzug zu geben ist.

Die Territorialverbände werden als Bezirksverbände (§ 130i) besonders behandelt, indem, gemäß den oben enthaltenen Ausführungen, nicht mehr die Gesamtheit, sondern mindestens zwei Drittel aller Genossenschaften des Bezirkes, oder bloß die Gesamtheit der für die handwerksmäßigen Gewerbe im Bezirke bestehenden Genossenschaften, stets vorausgesetzt, daß dies mindestens drei Genossenschaften mit dem Sitze im Bezirke sind, zur Bildung derartiger Verbände verlangt wird. Selbstredend sind schon mit Rücksicht auf die Fassung des Entwurfes hier auch jene Fachgenossenschaften mitzuzählen, deren Sprengel über den betreffenden politischen Bezirk hinausreicht, wenn sie nur ihren Sitz in dem politischen Bezirke des Verbandes haben.

Es ist also die Gründung des Beirates nunmehr wesentlich erleichtert. Die Kompetenz wird nach wie vor im Verordnungswege abgegrenzt, wobei gebührend darauf wird Bedacht genommen werden können, daß nicht etwa die außerhalb des Verbandes verbliebenen, zum Beispiel die Handelsgenossenschaften, in ihren Interessen geschmälert werden. Andrerseits wird gerade die im Entwurfe vorgesehene Erweiterung des genossenschaftlichen Aufgabenbereiches Stoff zur zweckmäßigen Ausgestaltung der Kompetenz der Beiräte bieten.

Es darf erwartet werden, daß die in den letzten Jahren merklich in der Zunahme begriffene Verbandsbildung einen weiteren Aufschwung nehmen und zu einer gedeihlichen Lösung der mannigfaltigen Aufgaben unseres organisierten Gewerbestandes beitragen wird.

Im einzelnen enthalten die einschlägigen Entwurfsbestimmungen Normen über die Organisation, die administrative Struktur, die Obliegenheiten, Befugnisse und Gebarung und über die Beaufsichtigung der Verbände.

Von einer korrespondierenden Zusammenschließung des den Verbandsgenossenschaften angehörigen Arbeitnehmerelementes hat der Entwurf in der Erwägung abgesehen, daß die Verbandsbildung vornehmlich ein Glied in der Kette jener legislativen und administrativen Fürsorgemaßnahmen bildet, die der wirtschaftlichen Erhaltungs- und Förderungsaktion des kleingewerblichen Unternehmertums gelten.

Zur Orientierung wird an der Hand des vom Handelsministerium im März 1904 herausgegebenen Berichtes der Genossenschaftsinstruktoren über ihre Amtstätigkeit in der Zeit vom 1. Oktober 1899 bis 31. Dezember 1902 bemerkt, daß mit Schluß des Jahres 1902 im ganzen 68 Genossenschaftsverbände bestanden, wovon 58 gemischte und 10 Fachgenossenschaftsverbände waren. Als Beiräte fungierende Bezirksverbände gibt es im ganzen 7 (Kremsier Stadt, Kremsier Land, Tischnowitz, Brünn Stadt, Brünn Land, Proßnitz und Weiz in Steiermark); die Zahl der Verbände, deren Sprengel einen politischen Bezirk umfaßte, betrug nach dem Stande am Schlusse des Jahres 1902 im ganzen 37, doch konnten diese Verbände nicht als gewerbliche Beiräte fungieren, weil sie nicht sämtliche Genossenschaften der betreffenden Bezirke inbegriffen.

Zu § 131 bis § 137.

In dieser Normengruppe (§§ 131, 132, 133a, 133b, 135 und 137) werden einzelne Bestimmungen des VIII. Hauptstückes der Gewerbeordnung über Übertretungen und Strafen zeitgemäß reformiert, nach dem durch den vorliegenden Gesetzentwurf zu erweiternden Stande der Gewerbeordnung ergänzt und systematischer ausgestattet beziehungsweise geordnet.

Digitized by Google

§ 131 nimmt unter d die Entziehung des Rechtes, Lehrlinge oder jugendliche Hilfsarbeiter zu halten, ausdrücklich unter die Strafarten auf und verschärft unter Festlegung auch der Mindeststrafausmaße die Höchststrafausmaße bei den Geldstrafen von 400 fl. des geltenden Gesetzes auf 2000 K und die Arreststrafen von drei Monaten des geltenden Gesetzes auf sechs Monate. Die an sich gewiß leichte Strafart des Verweises, die unter Umständen, namentlich bei konzessionierten Gewerben, immerhin recht ernst zu nehmen ist und bei einzelnen ganz einfachen Ordnungswidrigkeiten angemessen erscheint, wird beibehalten. Statt der bisher promiscue gebrauchten Ausdrücke Geldstrafen und Geldbußen wird die einheitliche Bezeichnung Geldstrafe gebraucht und die bislang unter d angeführte Strafart rückt, der Systematik der Aufzählung der Strafarten folgend, an die mit e bezeichnete Stelle.

Der Anregung, die Arreststrafen vollständig fallen zu lassen, konnte nicht Rechnung getragen werden, weil unter erschwerenden Umständen nur Arreststrafen wirksam erscheinen und die Arreststrafen überdies für den Fall des Zahlungsunvermögens des zu einer Geldstrafe Verurteilten suppletorisch in Anwendung gebracht werden müssen. Andrerseits wurde aber auch die vom Arbeitsbeirate beschlossene Erhöhung der Maximalgeldstrafen auf 10.000 K als ganz unverhältnismäßig von der Hand gewiesen.

Zu § 132 wird als Punkt d eine Ergänzung vorgeschlagen, welche durch die Bestimmungen der mit dem Gesetze vom 25. Februar 1902, R. G. Bl. Nr. 49, zum Schutze der seßhaften Gewerbetreibenden eingeführten § 59 bis 60 b bedingt ist.

In § 133 wird zunächst eine Richtigstellung der sub b) vorkommenden Zitation (§ 53), dann eine Präzisierung des gesetzlichen Wortlautes und eine durch Ersetzung der Ausdrücke „Anmeldung" und „angemeldeter" durch die Ausdrücke „Anzeige" und „angezeigter" durchgeführt.

Im Punkt c wird eine im geltenden Gesetze vorhandene Lücke durch die Bestimmung ausgefüllt, daß die erhöhte Strafe auch denjenigen treffen soll, der den Mißbrauch der Gewerbeberechtigung eines andern zur Deckung des eigenen unbefugten Gewerbebetriebes veranlaßt.

Eine beachtenswerte Erweiterung erfährt die Vorschrift des Punktes d, der in seiner bisherigen vagen Fassung Anlaß zu Unklarheiten in der Praxis der Aufsichtsbehörden und Grund zu Rekriminationen seitens der Parteien gegeben hat. Es werden nun einzelne Übertretungstatbestände aus dem Bereiche des VI. Hauptstückes der Gewerbeordnung in genauerer Fassung unter die besondere Strafsanktion dieses Paragraphen gestellt.

In dem neuen § 133 a werden die Fälle der strafweisen Entziehung des Rechtes, Lehrlinge oder jugendliche Hilfsarbeiter zu halten, behandelt, während die Fälle, in welchen die Entziehung dieses Rechtes als bloße Administrativmaßnahme zu erfolgen hat, bezüglich der Lehrlinge in § 98 und bezüglich der jugendlichen Hilfsarbeiter in § 137 normiert erscheinen.

Die in § 133 a vorgesehenen Entziehungsfälle stellen die Anwendung der in § 131, Punkt d, gedachten Strafart dar und sind in jeder Beziehung, namentlich aber in Bezug auf ihre Anfechtung im Rechtsmittelverfahren (§ 150), als Straffälle zu behandeln. In den sub a, b, c und d zusammengefaßten Gruppen werden die verschiedenen Deliktsarten hervorgehoben, die jedoch bloß in der Gruppe b schon im ersten Begehungsfalle unter die strenge Strafsanktion dieses Paragraphen fallen. Die in Gruppe d gedachten Straffälle setzen voraus, daß die Abstrafung des Arbeitgebers wegen des gleichen Delikts erfolgt ist.

In § 133 b werden der besseren Systematik halber die Fälle der strafweisen Entziehung der Gewerbeberechtigung zusammengefaßt; diejenigen Fälle der Entziehung der Gewerbeberechtigung, die sich nicht als unmittelbare Strafverfügungen, sondern als Administrativmaßnahmen darstellen, verblieben im § 138, welcher bisher ganz unterschiedslos alle Fälle der Entziehungen der Gewerbeberechtigung in sich begriff.

Neu sind die sub b und c hervorgehobenen Fälle strafweiser Entziehung der Gewerbeberechtigung und ist bloß zu Punkt b zu bemerken, daß derselbe einer in der Praxis lebhaft empfundenen Schwierigkeit abhelfen soll. Es haben sich wiederholt Fälle ergeben, daß einer Person nach vorausgegangenen fruchtlosen Abstrafungen wegen unbefugten Ausschankes gebrannter geistiger Getränke die Gewerbeberechtigung zum Handel mit derlei Getränken in verschlossenen Gefäßen entzogen worden ist und daß gleich danach eine verwandte Person oder ein Ehegatte des Straffälligen denselben Handel anmeldete, um den Fortbetrieb des unbefugten Ausschankes zu ermöglichen, worauf wieder erst nach wiederholten Abstrafungen dieses Nachfolgers im Gewerbebetriebe, also mit großem Zeitverluste, die Entziehung der Handelsbefugnis verfügt werden konnte. Und doch liegen in derartigen Fällen gleich bei der ersten Übertretung die Verhältnisse so klar zu Tage, daß schon um des Schutzes der Schankgewerbe willen eine strengere Remedur erforderlich erscheint.

Der in Punkt c behandelte Fall ist eine sehr wirksame Kautel gegen die Umgehung des Befähigungsnachweises und entspricht die bezügliche Norm im Wesen einem langgehegten Wunsche des Handwerkerstandes. Maßgebend bei dieser Übertretung ist die Täuschungsabsicht des Straffälligen.

§ 135. Der Entwurf läßt in diesem Paragraphen die Anordnung des geltenden Gesetzes, daß gegen Hilfsarbeiter in der Regel Arreststrafen zu verhängen sind, fallen und beschäftigt sich lediglich mit

Digitized by Google

der Frage der Strafumwandlung. Darüber, ob zunächst eine Geldstrafe oder nach Schwere der Umstände sofort die Arreststrafe zu verhängen sei, wird selbstredend die Strafinstanz ohne nähere Anleitung zu urteilen haben.

Als **§ 137** wird der getroffenen Neueinteilung gemäß der bisherige § 139 sachgemäß angereiht und weist derselbe lediglich in Alinea 2 eine Änderung in Form einer berichtigten Zitation auf.

Zu § 138.

Dieser Paragraph bringt, mit dem folgenden § 139 in ein neugeschaffenes IX. Hauptstück gerückt und der Systematik des Entwurfes folgend, die Fälle der Entziehung des Rechtes, jugendliche Hilfsarbeiter zu halten, die sich als Administrativmaßnahmen darstellen und die bezüglich der Lehrlinge in § 98 geregelt erscheinen.

Zu § 139.

Hier werden, wie schon zu § 133 b erwähnt wurde, jene Fälle der Entziehung der Gewerbeberechtigung aufgezählt, welche den Charakter administrativer Maßnahmen besitzen und schon im geltenden Gesetze (§ 138, sub lit. a und c) vorgesehen waren.

Zu § 141.

Dieser Paragraph tritt nun unverändert an die Spitze des neugeschaffenen X. Hauptstückes der Gewerbeordnung.

Zu § 142.

Dieser Paragraph erfährt eine zeitgemäße Revision und Ergänzung.

Zu dem vorletzten Alinea wird bemerkt, daß die politischen Landesbehörden gemäß der im Grunde des § 24 G. O. ergangenen Verordnungen in Ansehung der Konzessionen:

zur gewerbsmäßig betriebenen Herstellung von Anlagen für Erzeugung und Leitung von Elektrizität (§ 91 der Ministerialverordnung vom 25. März 1883, R. G. Bl. Nr. 41);

zum Betriebe von Informationsbureaus (Ministerialverordnung vom 20. Juli 1885, R. G. Bl. Nr. 116);

zum Betriebe von Leichenbestattungsunternehmungen (§ 4 der Ministerialverordnung vom 30. Dezember 1885, R. G. Bl. Nr. 13 ex 1886);

zum Betriebe des Zahntechnikergewerbes (§ 7 der Ministerialverordnung vom 20. März 1892, R. G. Bl. Nr. 55);

zum Betriebe von Reisebureaus (§ 5 der Ministerialverordnung vom 23. November 1895, R. G. Bl. Nr. 181);

zum Betriebe von Telegraphenagenturen (§ 3 der Ministerialverordnung vom 7. März 1902, R. G. Bl. Nr. 53);

zum Betriebe von Privatdetektiv-Unternehmungen (§ 5 der Ministerialverordnung vom 19. April 1904, R. G. Bl. Nr. 41), unmittelbare Verleihungsinstanzen sind.

Zu § 143 a.

Aus formalen Gründen wird in einem besonderen Paragraphen eine Ergänzung des § 143 vorgenommen, indem die oberste Instanz, was ganz naheliegend ist, zur Genehmigung jener Betriebsanlagen, welche sich über mehrere Kronländer erstrecken, berufen wird. Eine Änderung der gegenwärtig geltenden Kompetenzeinteilung, namentlich in Bezug auf die mit Allerhöchster Entschließung vom 10. April 1861 (Ministerialverordnung vom 20. April 1861, R. G. Bl. Nr. 49) gesetzlich festgelegte Abgrenzung der Kompetenzen des Ministeriums des Innern und des Handelsministeriums in Angelegenheiten des Gewerbewesens wird vorläufig nicht beabsichtigt.

Zu § 144.

Das Interesse, welches die Gewerbeverwaltung und die Genossenschaften an einer genauen Evidenz der Gewerbsbetriebe besitzen, drängt dazu, auch die Kenntnis jener Daten zu sichern, welche sich auf die Zurücklegung der Gewerbsberechtigung beziehen. Da der Mangel einer gesetzlichen Bestimmung darüber, unter welchen Voraussetzungen die Zurücklegung (Anheimsagung) einer Gewerbeberechtigung wirksam ist, in der Praxis zu Schwierigkeiten führte, statuiert das Gesetz an dieser Stelle, daß das Einlangen der Zurück-

Digitized by Google

legung (Anheimsagung) bei der ersten Instanz entscheidend sei. Die Genossenschaften sollen fallweise von den bezüglichen Anzeigen Kenntnis erhalten.

Zu § 145.

Die handwerksmäßigen Gewerbe werden in dem Kontexte erwähnt.

Zu § 146.

In Alinea 1 dieses Paragraphen werden, um eine tunlichste Gleichmäßigkeit des Rechtsmittelverfahrens anzubahnen, die im Verwaltungsverfahren allgemein geltenden Berufungsfristen auch für Rekurse in Gewerbesachen eingeführt. Das zweite Alinea bleibt unverändert.

Zu § 151.

Die Handhabung des geltenden § 151 gab in verschiedenen Richtungen Anlaß zu Bedenken, welche namentlich nach dem Zustandekommen des Gesetzes vom 30. März 1888, R. G. Bl. Nr. 33, wuchsen. Die Exekutive hat sich seit langem bemüßigt gesehen, aufklärend und aushelfend einzugreifen und es darf diesfalls auf eine Reihe von Normalerlässen der Zentralstellen hingewiesen werden (Erlässe des Handelsministeriums vom 14. Mai 1885, Z. 35351 ex 1884, vom 2. Oktober 1885, Z. 24787 ex 1884, vom 28. Juli 1889, Z. 25900, vom 27. Oktober 1890, Z. 35169 und vom 7. November 1894, Z. 48247), neben welchen seitens der einzelnen politischen Landesbehörden für ihren Bereich weitere Weisungen genereller Natur ergangen sind.

Der Entwurf strebt nun eine Vereinfachung der grundlegenden Norm unter dem Gesichtspunkte an, daß einmal gegenüber dem geltenden Gesetze das Perzeptionsrecht des Ortsarmenfonds grundsätzlich ausgeschaltet und sodann ein Perzeptionsrecht auch der zwar nicht auf dem Boden der Gewerbeordnung stehenden, wohl aber eine wichtige Mission im Interesse der gewerblichen Hilfsarbeiter versehenden Bezirkskrankenkassen beziehungsweise ihrer Reservefonds statuiert wird. Eine weitere grundsätzliche Erwägung war dafür bestimmend, daß lediglich die den unselbständigen Hilfsarbeitern zu statten kommenden Krankenkassen als perzeptionsberechtigt behandelt werden. Das Alinea 2 soll in durchgreifender Weise eine Handhabe für die Bestimmung der Kasse, welcher die Strafbeträge im erörterten Falle zufließen, bieten.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Digitized by Google

itized by Google

Verhandlungen und Beschlüsse

des

Industrierates.

6. Heft.

Revision der Normalerlässe, betreffend die Bewilligung gewerblicher Überstunden.

Herausgegeben vom Bureau des Industrierates im k. k. Handelsministerium.

Wien 1905.

Im Kommissionsverlage der Manz'schen k. u. k. Hof-Verlags- und Universitätsbuchhandlung,
I. Kohlmarkt 20.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorbemerkung	3
Antrag des Mitgliedes Heinrich Vetter, betreffend die Revision der im Wege von Verordnungen und administrativen Erlässen hinausgegebenen Verfügungen über die Bewilligung gewerblicher Überstunden nach § 96 G. O.	5
Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 2. Sitzung der II. Abteilung des Industrierates vom 3. und 4. Oktober 1904	6
Bericht des Referenten	7
Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 3. Sitzung der II. Abteilung des Industrierates vom 5. Dezember 1904	12
Bericht der II. Abteilung	19
Auszug aus dem stenographischen Protokolle der X. Plenarsitzung des Industrierates vom 13. Februar 1905	21
Beschluß des Industrierates	27

Digitized by Google

Vorbemerkung.

Der Industrierat faßte über den vom Mitgliede Heinrich Vetter eingebrachten Antrag den Beschluß, das k. k. Handelsministerium und das k. k. Ministerium des Innern zu ersuchen, die die Bewilligung der Überstunden regelnden Erlässe auf Grund des vom Antragsteller erstatteten Berichtes und der in den Beratungen der II. Abteilung und des Plenums des Industrierates geäußerten Anregungen einer Revision zu unterziehen.

In der X. Plenarsitzung des Industrierates vom 13. Februar 1905 erklärte sich der Vorsitzende, Seine Exzellenz Handelsminister Freiherr v. Call, bereit zu veranlassen, daß im Einvernehmen mit den kompetenten Zentralstellen eine Revision der Erlässe vorgenommen werde.

Wien, im April 1905.

Bureau des Industrierates.

Dr. Brosche.

Digitized by Google

1.

Antrag des Mitgliedes Heinrich Vetter, betreffend die Revision der im Wege von Verordnungen und administrativen Erlässen hinausgegebenen Verfügungen über die Bewilligung gewerblicher Überstunden nach § 96 G. O.

In der herrschenden Epoche des nervösen Hastens und Drängens, das unsere Zeit charakterisiert, ergibt sich mehr denn je das Bedürfnis, die Leistungsfähigkeit der industriellen Unternehmungen zur Ausnützung einer günstigen Konjunktur für kurze Zeitabschnitte auf das Äußerste anzuspannen, um gegen die Konkurrenz siegreich zu bestehen. Telegraph, Telephon und Eisenbahnen lassen in ihrer heutigen Ausgestaltung die Entfernungen verschwinden und ziehen weit entlegene Fabriken zum Wettbewerbe heran; die leichte und billige Kapitalsbeschaffung bietet einen Anreiz für die Fertigstellung großer Arbeiten möglichst kurze Termine anzusetzen und oft wird der von dem Offerenten vorgeschlagene frühere oder spätere Liefertermin für den Zuschlag großer Bestellungen maßgebend.

Diese Erscheinungen machen das Bedürfnis der Überstundenarbeit unabhängig von der herrschenden Konjunktur und sowohl die vom k. k. Arbeitsstatistischen Amte des Handelsministeriums publizierte Statistik der Arbeitszeitverlängerungen als auch die Berichte der Gewerbeinspektoren lassen erkennen, daß die Zahl der Überstunden trotz der wirtschaftlichen Depression, die wir heute kaum noch hinter uns haben, im Zunehmen begriffen ist.

Unter solchen Umständen muß die möglichst rasche Erwirkung von Überstundenbewilligungen die hauptsächlichste Forderung sein, welche die Industrie in diesem Belange zu erheben hat. Die in dem Handelsministerialerlasse vom 27. Mai 1885, Z. 15576, für die Gewerbebehörden zweiter Instanz angesetzte Maximalfrist von drei Wochen vom Tage der Einbringung des Gesuches erscheint viel zu lang und entspricht den modernen Verhältnissen in keiner Weise. Sie bedarf dringend einer Abkürzung, die wohl am einfachsten dadurch zu erzielen wäre, daß die Bewilligung des zulässigen Höchstausmaßes von Überstunden in die Kompetenz der Bezirkshauptmannschaft gestellt würde, wogegen die Statthalterei und das Handelsministerium nur dann entscheiden sollten, wenn seitens der Parteien gegen eine Verweigerung von Überstunden der Rekurs ergriffen würde.

Ein weiteres Gravamen besteht in den Schwierigkeiten, die häufig seitens der Gewerbebehörden erster Instanz bei Bewilligung der Überstundenarbeit gemacht werden. Diese Behörden müssen dahin belehrt werden, daß die Überstunden nicht ein Geschenk, sondern eine im Gesetze vorgesehene Maßregel zur Unterstützung der Produktionsgewerbe sind. Eine willkommene Handhabe für die Abweisung von Überstundengesuchen bildet die Bestimmung des Handelsministerialerlasses vom 12. Oktober 1895, wonach eine Verlängerung der Arbeitszeit in der Regel nicht zu bewilligen ist, wenn die Anlagen des Betriebes in hygienischer Beziehung nicht entsprechen und wenn der Gesuchsteller wegen unbefugter Überstundenarbeit bereits einmal beanständet werden mußte.

Diese Norm führt in der Praxis zu mannigfachen, die Bewegungsfreiheit der Unternehmer schädigenden Komplikationen, deren Wirkung dadurch nicht gut gemacht wird, daß das Handelsministerium über Rekurs die angefochtenen Entscheidungen der Unterbehörden in den meisten Fällen aufhebt, denn bis solcherart Remedur geschaffen werden konnte, ist das vorhanden gewesene vermehrte Arbeitsbedürfnis meist längst schon geschwunden.

Groß ist die Zahl der in Bezug auf die Handhabung der Normalerlässe zu Tage tretenden Beschwerden, deren eingehendere Beleuchtung einem späteren Zeitpunkte vorbehalten werden kann. Nur kursorisch soll angeführt werden, daß sich dieselben im wesentlichen gegen die Handhabung folgender Bestimmungen der in Betracht kommenden Vorschriften richten: „Nachweis des vermehrten Arbeitsbedürfnisses, Maximalausmaß der Überstundenarbeit für Ausnahmsfälle, Beschränkung der Bewilligungen

Digitized by Google

auf das laufende Kalenderjahr, Publizierung der erteilten Bewilligungen in den Landeszeitungen, Haltung der Administrativbehörden und Gewerbeinspektoren in der Frage der Entlohnung der Überstunden, Ausdehnung der Überstundenbewilligungen auf ganze Betriebszweige, endlich die ablehnende Stellung, welche, wie bereits erwähnt, die Gewerbebehörden den Überstundenwerbern gegenüber oft von Haus aus einehmen."

Da es zu einer Behebung aller dieser Gravamina keiner Änderung der Gesetze, sondern nur einer umfassenden Instruktion der Unterbehörden bedarf, stelle ich den Antrag:

Der Industrierat wolle das k. k. Handelsministerium und das Ministerium des Innern ersuchen, die die Bewilligung von Überstunden betreffenden Erlässe vom 27. Mai 1885, 23. Mai 1886, 4. Jänner 1886, 12. Oktober 1895 und 5. Dezember 1896 einer Revision zu unterziehen.

Wien, 15. Juni 1904.

Heinrich Vetter.

2.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 2. Sitzung der II. Abteilung vom 3. und 4. Oktober 1904.

Vorsitzender Obmannstellvertreter **Kitschelt.**

Mitglied Kommerzialrat **Vetter:** Meine Herren! In Ihren Händen befindet sich mein Antrag, betreffend die Revision der im Wege von Verordnungen und administrativen Erlässen hinausgegebenen Verfügungen über die Bewilligung gewerblicher Überstunden nach § 96 G. O. Ich werde Sie bei der vorgerückten Stunde nicht lange in Anspruch nehmen und ganz kurz bemerken, was mich hauptsächlich zu diesem Antrage veranlaßt hat, wobei ich im vorhinein erkläre — und ich möchte bitten, das im Protokoll gesperrt zu drucken und besonders fett zu unterstreichen — daß ich damit absolut nicht beabsichtige, einer allgemeinen Erweiterung und einer Befürwortung von unbegrenzten Überstunden das Wort zu reden. Ich stehe vielmehr auf dem Standpunkte, daß Überstunden nur dann gemacht und bewilligt werden sollen, wenn die Nötigung hiezu vorhanden ist. Wenn sie aber vorhanden ist, soll die Bewilligung von Überstunden nicht mit allen möglichen anderen Sachen verquickt werden. Es handelt sich mir darum, einerseits eine Beschleunigung der Erledigung herbeizuführen, und in dieser Hinsicht muß ich dem Handelsministerium in unser aller Namen danken, daß es mit dem Erlaß vom 5. September — ich glaube es ist dieses Datum — neuerdings den Instanzen warm ans Herz gelegt hat, hinsichtlich des Verfahrens bei Bewilligung von Überstunden einen möglichst beschleunigten Weg einzuschlagen.

Meine Herren! Wenn Sie die Ministerialerlässe, welche im Laufe der Jahre herausgekommen sind in dieser Frage, einer Durchsicht unterziehen, werden Sie finden — ich bitte, mir seitens des hohen Handelsministeriums diese Bemerkung nicht übel zu nehmen — daß in die Bestimmung des § 96 gewissermaßen etwas hineininterpretiert worden ist, was nach meiner Anschauung nicht ganz hineingehört, und das ist hauptsächlich dadurch geschehen, daß die Begutachtung des Gesuches einem Organe überwiesen wurde, bei dem der Anreiz vorhanden ist, sein Gutachten mehr vom sozialpolitischem Standpunkte aus erfließen zu lassen. Die Herren Gewerbeinspektoren müssen gefragt werden, ob die Überstunden bewilligt werden sollen oder nicht.

Das bringt an und für sich einen Zeitverlust mit sich, weil der Gewerbeinspektor in den meisten Fällen nicht am Sitz des Betriebes ist; andrerseits finde ich es begreiflich, daß der Gewerbeinspektor von Beruf aus hier immer mehr die sozialpolitische Seite im Auge hat, als die praktische, für uns Industrielle maßgebende Seite, die uns zu dem Verlangen nach Überstunden veranlaßt. Warum wird nicht die Gewerbebehörde erster Instanz, die Bezirkshaupt-

Digitized by Google

mannschaft oder die magistratische Behörde zur Abgabe des Gutachtens ermächtigt? Ich glaube, daß der Bezirkshauptmann viel eher in der Lage ist, die individuellen Eigenschaften der Industriellen zu beurteilen, als der Gewerbeinspektor, weil er an Ort und Stelle ist, mit ihm in Kontakt kommt und ihn besser kennt, als der Gewerbeinspektor. Er wird die Gründe, die den Industriellen nötigen, Überstunden zu verlangen, viel richtiger beurteilen können, als der Gewerbeinspektor.

Aber auch in anderer Beziehung. In einem Erlasse oder gar im Gesetze steht, daß Überstunden nur bewilligt werden dürfen, wenn die hygienischen Vorbedingungen vorhanden sind. Damit wird die Handhabe gegeben, daß die Überstunden, wenn die Fabrik nicht nach dem Geschmacke des Gewerbeinspektors eingerichtet ist, nicht bewilligt werden, oder doch dazu, einen Druck auf die Industriellen auszuüben. So wurden Überstunden nicht bewilligt, weil die Verhältnisse der betreffenden Werkstätte nicht am besten waren; aber sie wollte ja gerade die Überstunden, weil sie ihre Lokalitäten einer Reform in Bezug auf Hygiene unterziehen wollte. So haben wir noch eine ganze Menge Beschwerden.

Ich werde Sie damit nicht weiter aufhalten. Ich halte aber die Frage für um so wichtiger, als das Streben der Arbeiterschaft ist, die regelmäßige Arbeitszeit immer mehr zu reduzieren. Dabei kommt in Betracht, daß im Gesetze die Bestimmung steht: „Überstunden sind separat zu bezahlen", die nach meiner Ansicht vollkommen unnötig ist und nur der Arbeiterschaft einen gewissen Anreiz zu besonderen Forderungen bietet. Ich finde es ganz begreiflich, wenn die Arbeiterschaft bei verhältnismäßig langer Arbeitszeit für Überstunden nicht nur die gewöhnliche, sondern auch noch höhere Entlohnung begehrt, weil die Anstrengung sich mit der Dauer der Arbeitszeit steigert.

Das war früher berechtigt. Heute, wo das Streben der Arbeiterschaft dahin geht und es ihr schon vielfach gelungen ist, die Arbeitszeit auf $9^1/_2$ und 9 Stunden zu reduzieren und sie eine achtstündige Arbeitszeit verlangt, kann man doch nicht sagen, daß eine Überstundenverlängerung — und die tritt für den Arbeiter schon ein, wenn er über die Arbeitszeit der Werkstätte hinaus arbeitet — den Anreiz bieten darf, mehr zu verlangen. Ich glaube, die Frage ist wichtig genug und ist begründet, weil viele Beschwerden aus der Provinz, namentlich beim Bund der Industriellen, eingelaufen sind; deshalb sollen wir die Sache in Beratung ziehen, und ich möchte die Herren bitten, den Beschluß zu fassen, dieses zu tun und einen Referenten zu bestellen.

Vorsitzender: Ich glaube in Ihrem Sinne zu sprechen, wenn ich den Herrn Obmann ersuche, das Referat zu übernehmen, da er sich doch am leichtesten das Material verschaffen kann. *(Zustimmung.)*

3.

Bericht des Referenten über den Antrag des Mitgliedes Kommerzialrat Vetter, betreffend die Revision der im Wege von Verordnungen und administrativen Erlässen hinausgegebenen Verfügungen über die Bewilligung gewerblicher Überstunden nach § 96 Gewerbeordnung.

Allgemeines.

Als die Öffentlichkeit Kenntnis davon erhielt, daß sich der Industrierat mit der Revision der die Überstundenbewilligungen betreffenden Verordnungen und Erlässe befasse, zeigte sich die Arbeiterpresse in hohem Maße beunruhigt. In sachlicher Beziehung wurde behauptet, daß durch die Revision dieser Verfügungen auf Umwegen eine Verlängerung des gesetzlichen Maximalarbeitstages herbeizuführen gesucht werde und daß durch die Erleichterung der Überstundenarbeit die Arbeitslosigkeit erhöht werden müßte. Diese Behauptungen entbehren wohl, wie aus der Begründung des Referentenantrages hervorgeht, jeder sachlichen Grundlage, doch will Referent gleich am Beginne seines Berichtes feststellen, daß keine Ände-

Digitized by Google

rung dieser beiden Kardinalfragen, sondern nur solche Maßnahmen herbeigeführt werden sollen, die es der Produktion ermöglichen, die Leistungen des Betriebes in den Zeiten des dringenden Bedürfnisses über das „Normale" zu steigern.

In der Begründung seines Antrages glaubt Referent schon in zureichendem Maße alle jene Momente angeführt zu haben, welche die Überstundenarbeit als ein notwendiges Instrument der produktiven Tätigkeit erscheinen lassen. Die im heurigen Sommer eingetretene Trockenheit, welche alle jene Betriebe, die auf Wasserkraft angewiesen waren, zum Stillstande brachte und dadurch nicht nur über zahlreiche Betriebe, sondern insbesondere über deren Arbeiterschaft einen bedauernswerten Notstand heraufbeschwor, bot eine neue Begründung hiefür. Dann als durch lokale Gewitterregen ab und zu der Wasserstand in den betreffenden Gerinnen so geschwellt wurde, daß sporadisch der Betrieb wieder aufgenommen werden konnte, war die gesetzlich normierte Arbeitszeit viel zu gering und auch mit den zulässigen Überstunden eine Ausnützung des günstigeren Wasserstandsverhältnisses nur in äußerst beschränktem Maße möglich. Des Mangels einer gesetzlichen Vorsorge halber mußte also die so sehr herbeigesehnte zeitweilige Erhöhung der Betriebskraft ungenützt bleiben.

Ist sohin das Erfordernis einer leicht zugänglichen Überstundenarbeit in nicht zu leugnender Weise nachgewiesen, so erübrigt dem Referenten nur zu untersuchen, inwieweit die heute geltenden Normen im Hinblicke auf die Ausnützung dieser Überstunden zu wünschen übrig lassen. In erster Linie kommen hier einige gesetzliche Bestimmungen in Betracht, deren Änderung wohl nur im Wege der Gesetzgebung durchzuführen sein wird. Referent glaubt die diesfälligen Wünsche der Industrie kurz formulieren zu sollen, wenn ihnen auch die baldige Erfüllung versagt bleiben wird.

1. Gesetz.

Instanzen.

§ 96 a, lit. 4, enthält die Bestimmung, daß die Bewilligung einer zeitweiligen Verlängerung der Arbeitszeit über drei Wochen hinaus der politischen Landesbehörde zustehe. Diese Bestimmung verursacht eine Verzögerung des Verfahrens. Mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Bezirkshauptmannschaften in vielen Belangen weit größere Machtbefugnisse besitzen und zumeist in dem Gewerbeinspektor auch einen technischen Ratgeber haben, sollten die Gewerbebehörden I. Instanz Überstunden in dem mittels Erlasses oder Verordnung festzusetzenden Maximalausmaße zu bewilligen berechtigt, jedoch gehalten sein, den Gewerbebehörden II. Instanz über jene Bewilligungen, die über drei Wochen hinausgehen, zu berichten. Sachlich kann sich gegen eine solche Änderung des Gesetzes kaum ein Bedenken ergeben, da die Gewerbebehörde II. Instanz durch die obligatorische Berichterstattung über die Handhabung dieser Befugnis am laufenden erhalten werde und einschreiten könne, wenn eine mißbräuchliche oder allzu häufige Anwendung derselben sich ergeben sollte.

Entlohnung.

Nach Alinea 7 des § 96 a sind die „Überstunden besonders zu entlohnen". Diese Bestimmung war seinerzeit gerechtfertigt, da die Entlohnung der Arbeiter nach dem Taglohne erfolgte und Vorsorge getroffen werden mußte, daß im Falle der Verlängerung des Arbeitstages auch eine Erhöhung des Lohnes eintrete. Da seither in den meisten industriellen Betrieben der Stunden- und Akkordlohn eingeführt ist, ergibt sich die höhere Entlohnung bei längerer Arbeitszeit von selbst. Nun wird aber diese Bestimmung dazu benützt, um einen prozentuellen Zuschlag zu dem vereinbarten Stunden- oder Akkordlohne zu erzwingen. Wenngleich Referent nicht auf dem Standpunkte steht, daß ein solches Begehren ungerechtfertigt sei, so involviert diese Auslegung der zitierten Bestimmung einen Eingriff in die Vereinbarungen über den Lohn, der sich mit den § 77, 78 ff. der Gewerbeordnung nicht in Einklang bringen läßt. Die bezügliche Bestimmung müßte daher entweder ganz entfallen oder in dem Sinne abgeändert werden, daß bei Überstundenarbeit eine entsprechende Erhöhung des Taglohnes einzutreten habe. Referent hielt es für notwendig, diesen Gegenstand zu berühren, weil es sich nicht nur um eine Interpretation der Arbeiterschaft allein, sondern um eine Gesetzesauslegung handelt, die seitens der Gewerbeinspektoren gutgeheißen zu werden scheint, denn der Gewerbeinspektor von Troppau verlangt in seinem Berichte über das Jahr 1901, daß bei einer eventuellen Änderung der Gewerbeordnung festgesetzt werde, „die Überstunden seien nicht nur besonders, sondern auch höher als die normalen Arbeitsstunden zu entlohnen". Der Ausdruck „normale Arbeitsstunden" ruft aber schwere Bedenken wach, denn in einem Betriebe mit einer neunstündigen Arbeitszeit ist schon die zehnte und elfte Stunde abnormal, wiewohl sie nicht unter die im § 96 a der Gewerbeordnung behandelten Überstunden fällt.

Publizität.

Ein weiteres, wenn auch unbedeutenderes Gravamen besteht darin, daß nach § 105 der Gewerbeordnung die auf Grund des § 96 a, Alinea 2, 3 und 4, zu bewilligenden Ausnahmen in jedem einzelnen Falle in den Amtsblättern kund zu machen sind. Da mittlerweile das Arbeitsstatistische Amt ins Leben gerufen wurde und ohnehin alle die Arbeitszeit betreffenden Daten statistisch erfaßt und in seinen

Digitized by Google

Berichten veröffentlicht, ist diese Verfügung überflüssig geworden und sie kann daher entfallen, zumal durch die bisher übliche Art der Publikation Betriebsgeheimnisse gefährdet werden können. Es kann in denselben ja ein Anreiz für die Konkurrenz liegen, nachzuforschen, welche Umstände den Betrieb einer Branche nötigen mit den kostspieligeren Überstunden zu arbeiten, wenn in derselben Branche im allgemeinen die Beschäftigung unter dem Normale bleibt.

Damit sind meines Erachtens die Wünsche, welche in Bezug auf das Gesetz zu äußern wären, erschöpft und es obliegt mir nun, die viel bedeutenderen und zahlreichen Gravamina zu beleuchten, die sich hinsichtlich der Handhabung und Auslegung der gesetzlichen Bestimmungen ergeben.

2. Verordnungen.

a) Verfahren.

Da tritt zunächst das schleppende Verfahren hervor, welches sich in Bezug auf die Überstundenbewilligungen zeigt. In dieser Beziehung hat das k. k. Handelsministerium nach Einbringung des Referentenantrages einen Erlaß herausgegeben, mittels dessen die Gewerbebehörden aufgefordert werden, mit allem Nachdrucke auf die strengste Einhaltung der in dem Erlasse von 27. Mai 1885 fixierten Maximalerledigungsfristen hinzuwirken und diese Fristen als äußerste Grenze bezeichnet werden, innerhalb welcher Erledigungen seitens der Behörden erflossen sein müssen. Durch diese Direktive und durch die gleichzeitig verfügte Abkürzung des Verfahrens dürften die bisher so zahlreich auftretenden Beschwerden zum Verstummen gebracht werden können, besonders dann, wenn seitens der beteiligten Ministerien und Gewerbebehörden II. Instanz Zuwiderhandelnde mit aller Strenge zur Verantwortung gezogen werden.

b) Vermehrtes Arbeitsbedürfnis.

Nach Alinea 4 des § 96 a wird die Bewilligung von Überstunden davon abhängig gemacht, daß „ein vermehrtes Arbeitsbedürfnis" vorhanden ist. Der Begriff „vermehrtes Arbeitsbedürfnis" bedarf angesichts der Auslegung, die demselben oft gegeben wird, dringend einer deutlichen Interpretation. Manche Gewerbebehörden unterster Instanz anerkennen zum Beispiel das Vorhandensein des vermehrten Arbeitsbedürfnisses in einer Fabrik nicht, wenn andere Fabriken der gleichen Art in ihrem Sprengel nur normal oder unter dem Normale beschäftigt sind. Andere gehen noch viel weiter, indem sie zum Beispiel ein vermehrtes Arbeitsbedürfnis überhaupt nicht als vorhanden annehmen, wenn in ihrem Amtsbereiche die Zahl der Arbeitslosen eine größere ist; sie verweisen dann zumeist darauf, daß den Anforderungen durch die Einstellung einer größeren Arbeiterzahl bei normaler Arbeitszeit entsprochen werden könne, wobei sie übersehen, daß bei einer Maschine nicht mehr als die vorgesehenen Arbeiter beschäftigt werden können.

Die Kurzsichtigkeit dieser Auffassungen bedarf kaum einer weiteren Begründung, sie wird am besten durch einen Passus im Berichte des Prager Gewerbeinspektors über das Jahr 1901, welches als Krisenjahr bekannt ist, widerlegt. Derselbe sagt: „Die Inanspruchnahme von Überstunden *trotz des Mangels an Arbeitsgelegenheit* dürfte in dem begreiflichen Bestreben, ohne Rücksicht auf die Bedingungen Aufträge zu erlangen, ihre Erklärung finden. Da eine weitere Herabsetzung der Preise bei dem auf das Äußerste herabgedrückten Preisniveau nicht möglich war, so unterboten sich die einzelnen Fabriken bezüglich der Lieferfrist und waren dann behufs Einhaltung der eingegangenen Verpflichtungen gezwungen, Überstunden zu beanspruchen."

So viel über den *Begriff* des vermehrten Arbeitsbedürfnisses. Noch häufiger sind aber die Klagen über die seitens der Gewerbebehörden zur Feststellung des Vorhandenseins desselben eingeleiteten Untersuchungen. Häufig ereignet es sich, daß der Unternehmer aufgefordert wird zu begründen, in welcher Art das vermehrte Arbeitsbedürfnis vorhanden ist, und wenn er sich auf vertragsmäßig gebundene Lieferfristen beruft, verhalten wird, die bezüglichen Verträge oder Vereinbarungen der Gewerbebehörde vorzulegen, beziehungsweise anzugeben, welche Verpflichtungen und mit welcher Erfüllungszeit er sie eingegangen habe. Überdies begibt sich häufig noch der Gewerbeinspektor in das betreffende Etablissement, um seitens der Arbeitnehmer zu erfragen, ob denn tatsächlich die zwingende Notwendigkeit der Überstundenarbeit vorliege. Derartige Erhebungen sind unter allen Umständen zu unterlassen, denn sie überschreiten das Maß des Erlaubten und es wird mit Recht bezweifelt, ob denn die inquirierenden Organe die zur Beurteilung der Produktionsfähigkeit einer Fabrik nötige Sachkenntnis besitzen. Sie sind überflüssig, weil mit Rücksicht auf die höhere Entlohnung, die für Überstundenarbeit allgemein geleistet wird, und mit Rücksicht auf die Verteuerung der Betriebsauslagen kein Industrieller ohne zwingenden Grund zur Überstundenarbeit greifen wird.

Die Mitwirkung des Gewerbeinspektors, der die Frage des vermehrten Arbeitsbedürfnisses nie von sozialen Gesichtspunkten loslösen (weitgehende Arbeiterfürsorge und Vermehrung der Arbeitsgelegenheit) wird, könnte füglich unterbleiben, denn die Gewerbebehörde I. Instanz hat infolge des engen Kontaktes, den sie mit allen produktiven Ständen ihres Amtsbereiches aufrecht hält, hinlängliche Anhaltspunkte, um sich über das Vorhandensein eines vermehrten Arbeitsbedürfnisses aus eigener Anschauung ein Urteil bilden zu können.

Digitized by Google

c) Ausmaß.

Mit dem Erlasse des Handelsministeriums vom 27. Mai 1885, Z. 15576, wird die Maximalarbeitszeit unter Zurechnung der Überstunden auf 14 Stunden für drei Tage und auf 13 Stunden für eine längere Zeit festgesetzt. Dieses Maximalausmaß wird nach Ansicht des Referenten in den meisten Fällen genügen und es liegt demselben daher ferne, im allgemeinen die normierten äußersten Grenzen der Arbeitszeit weiter hinausrücken zu wollen, zumal eine 13- oder 14stündige Arbeit im industriellen Betriebe sicherlich an die Leistungsfähigkeit des Arbeiters große Ansprüche stellt.

Gleichwie in allen anderen Berufsarten aber Momente eintreten, in denen die Arbeitskraft jedes einzelnen auf das äußerste Maß angespannt wird (Eisenbahnbetrieb, Sanitätsdienst, Lebensmittelversorgung, Feuerwehrdienst u. s. w.), sollte auch dem industriellen Betriebe die Möglichkeit geboten werden, in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen über das normale Maß hinausgehen zu können. Daß die Erkenntnis einer solchen Notwendigkeit vorhanden ist, beweist die Verordnung vom 24. April 1895, welche in ihrem § 10 unaufschiebbare Arbeiten vorübergehender Natur, welche aus öffentlichen, insbesondere sicherheitspolizeilichen Rücksichten oder in Notfällen vorgenommen werden müssen, dann Instandhaltungsarbeiten, durch welche der regelmäßige Fortgang des eigenen oder eines fremden Betriebes bedingt ist, von der Vorschrift der Sonntagsruhe ausnimmt. In solchen Fällen sollte, wenn auch nur für wenige Tage und unter Vorsorge für eine entsprechende Ersatzruhe, eine Erweiterung der Überstundenarbeit möglich sein. So wurde mir zum Beispiel von einer mitten in einem an der Grenze gelegenen Textilbezirke befindlichen Maschinenfabrik mitgeteilt, daß manchmal Reparaturen an einer Turbine oder sonstigen Betriebsmaschine ungesäumt durchgeführt werden müssen, um den Stillstand der betreffenden Fabrik zu verhindern. Die bezüglichen Arbeiten können nur von qualifizierten Arbeitern besorgt werden und es geht auch nicht an, diesen Arbeiterstand zu verstärken, weil die Verwendbarkeit desselben durch die Anzahl der vorhandenen Werkzeugmaschinen beschränkt ist. Es sollte in solchen Fällen Vorsorge getroffen werden, daß die unbedingt notwendige Anzahl der Arbeiter bis zur Durchführung der erforderlichen Reparaturen oder bis zur Herstellung des notwendigen Werkstückes mit Einhaltung der entsprechenden Pausen und gegen eine Ersatzruhe länger als 14 Stunden arbeiten könne, weil andernfalls eine große Anzahl von Arbeitern eines anderen Betriebes empfindlich in Mitleidenschaft gezogen wird.

d) Umfang der Bewilligung.

In dem Erlasse des Handelsministeriums vom 4. Jänner 1886, Z. 30936 ex 1885, wird es als unzulässig bezeichnet, daß hinsichtlich der Überstunden innerhalb eines Betriebszweiges nach Arbeitergruppen oder Partien unterschieden werde. Diese Vorschrift wurde wahrscheinlich zur Ermöglichung einer besseren Kontrolle der Überstundenarbeit erlassen, bedarf aber dringend einer Änderung. Eine Maschinenfabrik hat zum Beispiel die Erzeugung eines neuen Motors eingeführt und zeigte es sich bei der Ausführung der ersten zwei Bestellungen, daß die ungewohnten Gußarbeiten nicht mit der notwendigen Genauigkeit ausfielen. Um die Ersatzgußstücke in der vereinbarten Lieferfrist, welche sie mit Rücksicht auf das erst zu gewinnende Renommee nicht überschreiten durfte, fertigstellen zu können, nahm sie für 10 Schlosser, 13 Dreher und 7 Hilfsarbeiter Überstunden in Anspruch. Das bezügliche Ansuchen wurde in allen drei Instanzen mit der Berufung darauf abgewiesen, daß es unzulässig sei, hinsichtlich der Überstunden innerhalb eines Betriebszweiges nach Arbeitsgruppen und Partien zu unterscheiden. Angesichts dieser sonderbaren Auffassung wirft sich die Frage auf, ob denn den Intentionen des Gesetzes besser entsprochen worden wäre, wenn das betreffende Unternehmen für alle Arbeiter, trotzdem für dieselben ein vermehrtes Arbeitsbedürfnis nicht gegeben war, um Überstunden angesucht hätte.

e) Dauer.

Nach dem Handelsministerialerlasse vom 12. Oktober 1895 sind Überstunden nur für das laufende Kalenderjahr zu bewilligen, weil es häufig vorgekommen sein soll, daß Überstunden auf das nächste Jahr übertragen wurden. Diese generelle Verfügung schießt weit über das Ziel hinaus, denn es gibt viele Gewerbe (Druckereien, Buchbindereien, Leder- und sonstige Galanteriewarenfabriken, Silberwarenfabriken, Kanditen- und Schokoladefabriken ꝛc.), welche zur Neujahrs- und Faschingszeit überaus stark beschäftigt sind, während mit Eintritt der Fasten wieder die normale Arbeitszeit ausreicht. Da die Zeit der großen Beschäftigung nahe vor Schluß des Kalenderjahres beginnt, müssen diese Fabriken zweimal Gesuche um Bewilligung von Überstunden einreichen und sich zweimal der der Bewilligung vorangehenden Prozedur unterwerfen. Schon mit Rücksicht auf die so oft beklagte Überlastung der Gewerbe-, insbesondere aber der politischen Landesbehörde, würde es sich empfehlen, diese Bestimmung fallen zu lassen.

f) Strafbestimmungen.

Weit wichtiger sind die in dem Erlasse des Handelsministeriums vom 4. Jänner 1886 aufgezählten Gründe, aus welchen die erbetene Bewilligung von Überstunden in der Regel nicht zu erteilen ist.

In erster Linie hat dies dann zu geschehen, wenn die Betriebsanlagen in hygienischer Beziehung nicht vollkommen entsprechen. Ich lasse die Frage, ob es

Digitized by Google

zulässig ist, eine derartige im Gesetze nicht begründete Maßregel mit einem Erlasse zu treffen, unberührt und möchte nur auf einen Fall hinweisen, der drastisch die Haltlosigkeit dieser Bestimmung dartut. Eine Firma, die eine Walke besitzt, in welcher Hutstumpen vorgearbeitet werden, gleichzeitig aber am selben Orte die Hutfabrikation betreibt, beanspruchte Überstunden für die Walke. Begründet wurde dieses Ansuchen damit, daß die in hygienischer Beziehung ungeeignete Walke umgebaut werden soll und es sich darum handelt, ein solches Quantum Hutstumpen in den Vorrat zu legen, daß der Betrieb der Hutfabrik während der Zeit des Umbaues der Walke nicht gestört werde. Der Bezirkshauptmannschaft lag auch schon das Ansuchen um Baubewilligung für eine neue Walke vor. Die Überstundenbewilligung wurde von zwei Instanzen mit dem Hinweise auf die hygienischen Übelstände in der Walke abgewiesen und es wäre die Firma trotz des besten Willens nicht in der Lage gewesen, diese Übelstände zu beheben, wenn das Handelsministerium nicht schließlich die beiden erstinstanzlichen Entscheidungen abgeändert hätte.

Abgesehen von diesem Falle kommt aber noch das zweite Moment in Betracht, daß der Gewerbeinspektor, der, wie erwähnt, bei der Erledigung von Überstundengesuchen ein entscheidendes Votum abgibt, auf diesem Umwege Industrielle zwingen kann, übertriebenen hygienischen und baulichen Anforderungen zu entsprechen, die auf dem direkten Wege des gewerbebehördlichen Auftrages nicht durchzusetzen waren.

Weiters soll nach dem zitierten Erlasse jenen Gesuchstellern die Überstundenarbeit nicht erlaubt werden, welche ohne behördliche Bewilligung Überstunden gearbeitet haben und erst, nachdem sie deshalb beanständet wurden, um die Gestattung von Überstunden bittlich geworden sind. Diese Bestimmung wird in der Praxis so ausgelegt, daß durch einmalige Überstundenarbeit ohne behördliche Bewilligung das Recht auf Überstunden überhaupt verwirkt wird.

Die Schuld an dieser Eigenmächtigkeit trifft aber zumeist die Gewerbebehörden selbst, weil sie die Gesuche nicht mit der gebotenen Raschheit erledigen. Die Gewerbebehörde hat nach dem § 131 der Gewerbeordnung genügende Mittel an der Hand, um den Gewerbeinhaber für seine Eigenmächtigkeit zur Verantwortung zu ziehen und ist es nicht zulässig, auf eine Übertretung, die, wie die Gewerbeinspektoren in ihren Berichten wiederholt betonen, zumeist in vollem Einverständnisse mit den Arbeitern geschieht, eine Strafe zu setzen, die sich in solcher Strenge in dem Gesetze kaum mehr vorfindet. Denn nach § 138 der Gewerbeordnung tritt der Verlust einer Konzession oder die Entziehung der Gewerbeberechtigung erst dann ein, wenn ein schwerer Mißbrauch getrieben wurde und wiederholte schriftliche Warnungen oder Bestrafungen fruchtlos geblieben sind. Es scheint demnach der Antrag auf Eliminierung dieser Bestimmung hinreichend begründet zu sein.

Handhabung.

Schließlich möchte Referent auch beantragen, daß den Gewerbebehörden I. Instanz trotz des Erlasses vom 6. September 1904, in welchem auf den dringlichen Charakter der Überstunden und die wirtschaftlichen Nachteile einer Verzögerung hingewiesen wird, in nicht mißzuverstehender Weise eingeschärft werde, daß die Bewilligung von Überstunden nicht ein Akt der Gnade, sondern die Erfüllung eines dem Arbeitergeber zustehenden Rechtes bilde und innerhalb der durch das Gesetz und die Durchführungsbestimmungen gezogenen Grenzen das weitestgehende Entgegenkommen an den Tag zu legen sei. Die Beschwerden über ein schikanöses und engherziges Vorgehen sind überaus zahlreich und es wäre zu ermüdend, wenn ich das ganze mir zur Verfügung stehende Material hier aufrollen wollte. Ich kann aber nicht umhin, einen Fall, der sich erst in diesem Jahre abspielte, zu erwähnen, weil derselbe sozusagen symptomatisch ist.

Eine Bauunternehmung in Salzburg, welche mehrere ärarische Bauten erstanden und die Verpflichtung eines festen Termines für die Fertigstellung derselben übernommen hatte, sah, daß sie diese Termine nicht einhalten werden könne und erbat die Bewilligung der Überstundenarbeit mit dem Hinweise auf die Verzögerungen, die durch die schlechten Witterungsverhältnisse sich ergaben, aber auch auf den materiellen Nachteil, der ihr durch die Überschreitung des vertragsmäßigen Termines erwachsen würde. Das Überstundengesuch wurde in I. Instanz wegen des Mangels eines „vermehrten Arbeitsbedürfnisses" abgewiesen und diese Entscheidung seitens der betreffenden Landesregierung bestätigt. Der an das Handelsministerium gerichtete Rekurs wurde, da das vermehrte Arbeitsbedürfnis nicht bestritten werde konnte, aber mit der Motivierung zurückgewiesen, daß das seinerzeit gestellte Ansuchen „vermöge seiner allgemeinen und nicht auf eine bestimmte Bauführung Bezug nehmenden Fassung schon in formeller Beziehung den bezüglichen Bestimmungen der Gewerbeordnung nicht entsprach, indem für jeden Bau gesondert unter Nachweis des vermehrten Arbeitsbedürfnisses die Überstundenbewilligung hätte angesucht werden sollen".

Trotz der schweren materiellen Konsequenzen, welche die Firma bedrohten, suchte die oberste Behörde einen formalen Grund für die Ablehnung, dessen Behebung in kurzem Wege leicht möglich gewesen wäre. Dieser Vorgang wäre mit den wiederholt geäußerten Absichten einer zielbewußten Industrieförderung nicht in Einklang zu bringen gewesen und man suchte daher nach einem Abweisungsgrund, der wahrscheinlicher war. Da zeigte es sich nun, daß zu Beginn dieses Jahres Differenzen zwischen den in der

Genossenschaft inkorporierten Baugewerbetreibenden und der Arbeiterschaft sich ergeben hatten, die zum Streik und in weiterer Folge zu dessen Beilegung durch ein unter der Ägide des Gewerbeinspektors geschlossenes Übereinkommen führten, wonach die Überstundenarbeit im allgemeinen nicht zur Anwendung gelangen werde. Dieses Übereinkommen hatte für die Firma keine Bedeutung, da sie der Genossenschaft nicht als Mitglied angehörte. Nun war die Gefahr vorhanden, daß sich die Genossenschaftsmitglieder im Falle der Bewilligng der Überstunden für diese Firma über die erwähnte Friedensbedingung hinwegsetzten und um dieser Gefahr den Boden zu entziehen, wurde das Überstundengesuch einfach abschlägig beschieden.

Ich enthalte mich hiezu jedes weiteren Kommentars und schließe mein Referat, indem ich beantrage:

Antrag:

„Der Industrierat wolle das k. k. Handelsministerium und das k. k. Ministerium des Innern ersuchen, daß die die Bewilligung der Überstunden regelnden Erlässe vom 27. Mai 1885, 4. Jänner 1886, 12. Oktober 1895 und 5. Dezember 1896 im Sinne der in dem vorstehenden Referate gestellten Anträge einer Revision zu unterziehen seien und daß bei der im Zuge befindlichen Reform des VI. Hauptstückes der Gewerbeordnung die in Betreff der Änderung des § 96a zum Ausdrucke gebrachten Wünsche berücksichtigt werden."

Heinrich Vetter,
Referent.

4.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 3. Sitzung der II. Abteilung vom 5. Dezember 1904.

Vorsitzender Obmannstellvertreter **Regenhart:** Wir gelangen zum nächsten Punkte der Tagesordnung, das ist der Bericht über den Antrag Vetter, betreffend die Revision der im Wege von Verordnungen und administrativen Erlässen hinausgegebenen Verfügungen über die Bewilligung gewerblicher Überstunden nach § 96 Gew. O.

Referent **Vetter:** Ich habe bereits damals, als ich mich mit dem Antrage bezüglich des § 96 der Gewerbeordnung, sowie mit den Überstunden beschäftigte, in der Begründung kurz erwähnt, daß es sich mir im Prinzipe nicht darum handelt, eine allgemeine Verlängerung der Überstunden durch eine Änderung des Gesetzes herbeizuführen.

Auch ich bin voll und ganz der Ansicht, daß die Überstunden, wie sie nach dem Gesetze auf Grund des gesetzlichen elfstündigen Arbeitstages normiert sind, in den allermeisten Fällen ausreichen. Jedoch keine Regel ohne Ausnahme.

Neben der gesetzlichen Bestimmung kommen die im Wege von Verordnungen und Erlässen des Handelsministeriums erlassenen Vorschriften in Betracht. § 96 Gew. O. sagt in lit. 4, daß die Gewerbebehörde erster Instanz nur die Berechtigung hat, bis zu drei Wochen Überstundenzeit zu bewilligen. Im Falle einer weiteren Verlängerung muß die zweite Instanz die Bewilligung erteilen. Hier frage ich mich unwillkürlich, warum dieser umständliche Weg betreten werden muß, denn nach meiner Anschauung kann die Behörde zweiter Instanz die Bedürfnisfrage viel weniger in der Weise erforschen als die erste Instanz. Ich glaube, daß es genügen würde, wenn gelegentlich der Reform der Gewerbeordnung die Bestimmung in der Weise geändert würde, daß die erste Instanz überhaupt berechtigt wäre, die Bewilligung im gesetzlich bestimmten Zeitausmaße zu erteilen, über drei Wochen hinaus aber eine Anzeige an die nächsthöhere Instanz genügen sollte. Hiedurch würde vermieden, daß durch irgend welche Umstände eine verspätete Erledigung eintritt und die Bewilligung nicht rechtzeitig erteilt werden kann.

Weiters wende ich mich gegen die gesetzliche Bestimmung, die von der Entlohnung der Überstunden spricht. Es wird dadurch unwillkürlich — wenigstens in der Praxis und in der Auslegung hat es sich so gezeigt — erzwungen, daß die Überstunden nicht zum einfachen Stundenlohnsatze entlohnt werden können, sondern

mit einem Surplus. Die Sache hat vielleicht eine Berechtigung gehabt und hat sie vielleicht auch dann, wenn eine Überstundenzeit verlangt wird über das gesetzliche Ausmaß der elfstündigen Arbeitszeit hinaus, weil man hier von einer höheren Leistung im wahrsten Sinne des Wortes sprechen kann. Aber nachdem im Wege der freien Vereinbarung die gesetzliche Arbeitszeit schon in sehr vielen Betrieben verringert worden ist, ist es nicht am Platze, daß im Gesetz der Anreiz gegeben wird, auch schon bei Überstundenleistung zum Beispiel über die neunstündige Arbeitszeit hinaus, einen Zuschlag zum gewöhnlichen Stundenlohne zu begehren. Ich möchte diesen Punkt ausgeschieden haben, weil er überhaupt Gegenstand der freien Vereinbarung über die Lohnverhältnisse sein soll und dem Arbeiter nicht im Wege des Gesetzes der Anreiz gegeben werden soll, diese Bestimmung auszunützen. *(Ruf: Sehr richtig!)*

Ein weiterer Punkt, der auch noch bei der Reform des Gesetzes eine Änderung erfahren müßte, ist der, daß im Gesetze ausgesprochen wird, daß jede Überstundenbewilligung seitens der betreffenden amtlichen Organe zu veröffentlichen ist. Ich weiß nicht, wozu dies eigentlich nötig ist; ich gestehe ganz offen, hiefür mangelt mir der Sinn. Ich glaube, daß es unter Umständen für die betreffende Firma, die aus irgend welchen Beweggründen Überstundenarbeit durchführt, nicht angenehm sein kann, wenn dies allgemein laut verkündet wird, weil dies auf die Konkurrenzverhältnisse einwirken kann. Wenn die Sache wirklich einen Zweck hätte, könnte man darüber noch verhandeln, aber ich sehe keine Begründung dafür, sondern nur eine eventuelle Beeinträchtigung. Überdies ist diese Bestimmung heute auch nicht mehr notwendig, wenn sie es vielleicht in früheren Jahren war, weil durch die Publikation des arbeitsstatistischen Amtes für jene Kreise, für welche diese Mitteilungen vielleicht einen Zweck haben, schon vorgesorgt wird. Es ist daher nicht mehr notwendig, es überdies im Amtsblatte hinauszuschreien, der oder jener Industrielle hat Überstunden gemacht. Das sind die Abänderungen, die bezüglich des Gesetzes selbst der Reform der Gewerbeordnung voranzugehen hätten.

Ich erlaube mir darauf hinzuweisen, daß ein Punkt in wirklich dankenswerter Weise seitens des Handelsministeriums seine Erledigung gefunden hat, daß nämlich das Verfahren bezüglich der Überstunden beschleunigt werde. Ich anerkenne dies dankbar, möchte aber zum Ausdrucke bringen, daß wir sicher erwarten daß das Handelsministerium in die Lage komme, durch die betreffenden Ressorts auf die Behörden einzuwirken, daß sie den Erlaß auch wirklich befolgen, daß der Erlaß nicht bloß ein schön beschriebenes Blatt Papier bleibe, sondern von allen Instanzen in der Provinz ehrlich befolgt werde.

Eines, meine Herren, ist es, was hauptsächlich mein Bedenken erregt. Das ist die Beurteilung, ob eine Überstundenbewilligung überhaupt zu erteilen ist oder nicht. Das Verlangen nach Überstunden ist vornehmlich durch ein vermehrtes Arbeitsbedürfnis zu begründen. Nun weiß ich aber, daß seitens einzelner Behörden dieses vermehrte Arbeitsbedürfnis in ganz komischer Weise aufgefaßt wird, beziehungsweise, daß die Beurteilung, ob ein solches vorhanden ist, ganz irrtümlich ist. Denn es wurde direkt ausgesprochen, daß, wenn in diesem oder jenem Orte nur in einem Betriebe ein vermehrtes Arbeitsbedürfnis herrscht und in dem andern gleichartigen nicht, die Begründung für ein vermehrtes Arbeitsbedürfnis nicht vorhanden ist. Es könnten in einem solchen Falle aus sozialpolitischen Gründen Überstunden nicht bewilligt werden, weil eine Anzahl von Arbeitern vielleicht feiern müßte, während andre Überstunden haben. Eine solche Betrachtung der Sache geht mir völlig wider den Strich. Der eine Fabrikant kann ja wirklich in die Lage kommen, Überstunden begehren zu müssen, der andre aber — aus welchen Gründen, haben wir nicht zu beurteilen und die Behörde kann es erst recht nicht — ist vielleicht nicht einmal recht beschäftigt. Wie kann hier die Behörde in die Konkurrenz eingreifen oder eine Gleichstellung sämtlicher Industrien vornehmen wollen?!

Es wurden von behördlicher Seite Aussprüche getan, wie: „Stellen Sie mehr Arbeiter an, dann werden Sie keine Überstunden brauchen". Ist Ihnen denn damit gedient, daß Sie, wenn Sie momentan einen größeren Bedarf haben, wildfremde in Ihrem Betriebe nicht bewanderte Arbeiter von der Straße aufnehmen? Bis diese Leute leistungsfähig sind, wird das Bedürfnis nach Überstunden bereits verstrichen sein. Ist denn der Industrielle verpflichtet, Maschinen in Reserve zu halten, sein Investitionskapital ins Unendliche zu vergrößern, damit er im Bedarfsfalle einer höheren Arbeitsleistung in der Lage sei, Reservemaschinen zu besitzen? Das ist ein Begehren, welches wohl vom sozialpolitischen Gesichtspunkte einen schönen Schimmer hat, in der Praxis aber weder berechtigt, noch durchführbar ist.

Ich habe die Anschauung, daß Überstunden von uns ja überhaupt nicht begehrt werden, wenn sie nicht unbedingt nötig sind.

Ohne zwingenden Anlaß begehrt sie keiner. Denn wir wissen selbst sehr genau, daß die Arbeitsfähigkeit der Arbeiter nach einer gewissen Zeit abnimmt, so daß die Arbeitsleistung entsprechend teuerer kommt, selbst wenn sie nicht ohnedies prozentuell teuerer bezahlt werden muß.

Ein erleuchteter Gewerbeinspektor von Prag hat in direktem Widerspruch mit unseren Behörden hervorgehoben, daß das Bedürfnis nach Überstunden oft gerade in Zeiten der Depression einer Industriegruppe hervorgerufen werden kann, und zwar durch das Bestreben des einzelnen Industriellen, einen Auftrag unbedingt zu erhaschen, indem er die Lieferfrist möglichst kurz stellt.

Es ist also nicht immer damit auch die Prosperität der Industrie unbedingt gekennzeichnet, wenn Überstunden geleistet werden müssen.

Wer nun — ich habe mir das schon bei Einbringung des Antrages zu sagen erlaubt — darüber zu entscheiden hat, ob das Bedürfnis vorhanden ist, wer überhaupt maßgebenden Einfluß auf die Behörde zu nehmen hat, ist das p. t. Gewerbeinspektorat.

Ich habe mir zufällig bei einer anderen Gelegenheit zu bemerken erlaubt, daß die Institution des Gewerbeinspektorats sich glücklicherweise im großen und ganzen bei uns sehr gut eingelebt hat, daß wir demselben im Prinzip gewiß nicht feindlich gegenüberstehen.

Aber so viel Weisheit, so viel Einsicht in die gesamten volkswirtschaftlichen und industriellen Verhältnisse traue ich selbst unserem besten Gewerbeinspektor nicht zu, daß er in der Lage wäre, zu beurteilen, ob in dieser oder jener Industrie, bei diesem oder jenem Industriellen das Bedürfnis für Überstunden vorhanden ist.

Es führt dies unwillkürlich die Gewerbeinspektoren in Versuchung, gewissen Maßregeln, die sie — von ihrem Standpunkt ganz berechtigterweise, ich gebe das zu — gerne durchgeführt sehen würden, auf Umwegen zum Durchbruch zu verhelfen, Maßregeln in sozialpolitischer Hinsicht.

Sie werden vor allem ihre Zustimmung zu Überstunden nur dort geben, wo nach ihrer Anschauung die Betriebsstätten in der denkbar besten Weise eingerichtet sind, bei anderen werden sie schwankend werden.

Es liegt also die Versuchung nahe, daß seitens der Gewerbeinspektoren dem sozialpolitischen Moment allzu sehr, allzu lebhaft Rechnung getragen werde. Überdies ist der Gewerbeinspektor meist ziemlich weit vom Sitze des Betriebes, während die Gewerbebehörde erster Instanz jedenfalls in einem lebhafteren Kontakt mit dem Betriebsinhaber steht, denselben besser kennt und beurteilen kann, ob die Begründung, mit der er um die Bewilligung von Überstunden ansucht, glaubwürdig, zutreffend ist.

Nun komme ich zu dem Ausmaß der zu gewährenden Überstunden.

Sie wissen, daß für kurze Zeit, für drei Tage, eine Arbeitszeit bis zu 14 Stunden bewilligt wird, für längere Zeit bis zu 13 Stunden.

Ich habe schon eingangs erwähnt, daß ich voll und ganz auf diesem Standpunkt stehe, daß ich die Zeit im Prinzip nicht um eine halbe Stunde verlängert sehen möchte.

Ich erinnere aber doch daran, daß es keine Regel ohne Ausnahme gibt, daß Fälle sich ereignen, in denen mit zwei, drei Überstunden gar nicht geholfen ist.

Warum hat man sich trotz der strengen Durchführung der Sonntagsruhe veranlaßt gesehen, gewisse Ausnahmen für Reparaturen und nötige Herstellungen zu gewähren? Soll nur demjenigen, der eine Reparatur bei sich durchzuführen hat und nicht auch dem Maschinenfabrikanten, der ihm dabei behilflich sein muß — der einzelne Industrielle ist ja nicht immer in der Lage, die Reparatur selbst durchzuführen — unter Umständen gestattet sein, längere Überstunden zu arbeiten, um den Fehler, durch den vielleicht ein großer Teil des Betriebes gestört ist, rasch zu beseitigen?

Hier genügen selbst drei Überstunden unter Umständen nicht; es wird vielleicht eine halbe Nachtarbeit nötig sein und zwar nicht allein im Betriebe des direkt Betroffenen, sondern auch im Betriebe desjenigen, der ihm als Hilfsorgan zur Seite stehen muß. Hier müssen also unbedingt unter Beibehaltung der Regel doch für gewisse Fälle Ausnahmen gestattet werden.

In dem Erlasse vom 4. Jänner 1886 wird ein Unterschied nach Arbeitergruppen oder Partien als unzulässig bezeichnet. Es ist somit dem Industriellen, wenn er nicht in einer großen Fabrik ganz getrennte Werkstätten hat, nicht möglich, für einen Teil einer Arbeitergruppe eine längere Arbeitszeit bewilligt zu bekommen. Es ist undenkbar, daß dies im allgemeinen so gelten sollte.

Ich kann mir sehr wohl denken, daß in einem Betriebe für einen Teil der Arbeiter — wenn er sich auch nicht nach Gruppen oder Beschäftigungen streng separieren läßt — Überstunden erforderlich sind, für einen anderen Teil nicht. Die Bestimmung wird dadurch motiviert, daß die Kontrolle darüber sehr schwer durchzuführen ist, ob nicht für dieselbe Partie Arbeiter eine allzu häufige Inanspruchnahme von Überstunden erfolgt.

Ich spreche aus eigener Erfahrung, wenn ich sage, daß man oft in die Lage kommt, um etwas zum Beispiel für eine Exportsendung fertigzustellen, für eine Gruppe von Arbeitern Überstunden zu brauchen. Es hat immer die größten Schwierigkeiten verursacht, dies durchzusetzen, weil die Gruppen nicht strenge zu separieren sind, sondern ineinandergreifen, weil sie nicht in separaten Werkstätten arbeiten. Es war bis jetzt reines Entgegenkommen der Behörden, wenn sie so etwas bewilligten.

Nun komme ich noch auf die Dauer der Bewilligung zu sprechen: Es heißt: Überstunden können nur für das betreffende Kalenderjahr bewilligt werden.

Nun gibt es wieder eine Menge von Betrieben, die gerade gegen Schluß des Jahres und Anfang des kommenden Jahres Überstunden benötigen. So zum Beispiel bei einer Menge von Industrien, die mit dem Weihnachtsverkehr zusammenhängen. Nun können dem Manne nicht Überstunden für die Zeit vom 1. Dezember bis Mitte Jänner bewilligt werden, sondern er muß zweimal einkommen. Das ist eine Belästigung,

Digitized by Google

die gar nicht nötig ist, denn die Evidenzhaltung der Überstundenzeit ist sehr leicht durchzuführen.

Nun komme ich noch zu den Strafbestimmungen. Der Industrielle, der sich vergessen sollte, einmal Überstunden ohne Bewilligung arbeiten zu lassen, riskiert nicht nur, daß er bestraft wird — dem will ich noch zustimmen, er hat sich vergangen und es soll ihm eine Strafe diktiert werden — sondern auch eine weitere Verschärfung der Strafe. Weil er einmal durch ein Versehen oder durch irgend einen Umstand vergessen hat, die Überstunden anzuzeigen, werden ihm überhaupt keine Überstunden mehr bewilligt. Wo steht es, daß jemand für ein Vergehen zweimal bestraft werden müsse? Wenn der betreffende Industrielle für das Übersehen mit einer Ordnungsstrafe belegt wird, so finde ich das ganz begreiflich, daß man ihn aber noch mit der weiteren Strafe belegt, ihm auf lange Zeit hinaus überhaupt keine Überstunden gestattet, ist zu hart, dem muß entschieden entgegengetreten werden.

Ich glaube, ich bin mit meinen Anregungen so ziemlich zu Ende und möchte Sie einfach bitten, meinem Ihnen vorliegenden Antrag, wonach die hier vorgebrachten Beschwerden bei Reform der Gewerbeordnung in Betracht zu ziehen seien und worin andrerseits dem Handelsministerium nahegelegt wird, in seinen Erlässen den angeführten Punkten Rechnung zu tragen, Ihre Zustimmung zu gewähren. *(Beifall.)*

Sektionschef Dr. **Hasenöhrl**: Ich möchte mich auf einige allgemeine Bemerkungen zu dem eben gehörten Referate beschränken. Vor allem konstatiere ich, daß das sehr eingehende gründliche Operat des Herrn Referenten, welcher zugleich Antragsteller in dieser Angelegenheit war, eine Reihe von Anregungen enthält, welche gewiß der Erwägung wert sind und auch in Erwägung gezogen werden. Ich möchte daher gleich von vornherein konstatieren, daß ich namens des Handelsministeriums gegen den am Schlusse des Berichtes enthaltenen Antrag des Herrn Referenten keine Einwendung erhebe. *(Beifall.)*

Ich möchte mir nur erlauben, folgendes zu bemerken. Ich glaube, mit Ihnen darin übereinzustimmen, daß die Handhabung der gesetzlichen Bestimmungen über die Überstundenarbeit zu den heikelsten Aufgaben der Gewerbebehörden auf dem Gebiete des Arbeiterschutzes gehört, und zwar hauptsächlich deshalb, weil die Bewilligung der Überstunden dem diskretionären Ermessen der Gewerbebehörden überlassen ist, daher schon deshalb leicht einer Anfechtung unterliegt.

Das Gesetz enthält bekanntlich nur sehr dürftige Bestimmungen über die Bewilligung der Überstunden, die in ihrer Kürze allerdings sehr präzis und klar gehalten sind, aber doch nicht ausreichen, um die für die Handhabung notwendigen sicheren und festen Direktiven zu bieten. Ich weise nur darauf hin, daß das Gesetz nicht einmal das Ausmaß der zu bewilligenden Überstunden, weder in Bezug auf die Zahl der Stunden im Tage, noch auf die Zahl der Tage oder Wochen im Jahr begrenzt. Der Regierung war der Verordnungsweg nicht eröffnet worden. So blieb uns im Jahre 1885 nichts übrig, als den Weg der Normalerlässe zu betreten, um das den Behörden in Bezug auf die Bewilligung der Überzeit im Gesetze eingeräumte freie Ermessen in eine einheitlich geregelte Bahn zu lenken.

Dies ist zunächst durch den Erlaß vom 27. Mai 1885 geschehen, welchem dann später einige Erlässe zur Behebung der über einzelne Fragen bei der Handhabung der gesetzlichen Bestimmungen entstandenen Zweifel nachfolgten. Wir glaubten uns aber in der dritten Instanz der Überzeugung hingeben zu können, daß bezüglich der Bewilligung von Überstunden von den berufenen Behörden im allgemeinen im Geiste und Sinne der gesetzlichen Vorschriften und mit tunlichster Berücksichtigung der Bedürfnisse der Industrie vorgegangen werde. Rekurse gegen die Verweigerung von Überstunden sind hie und da, aber nicht häufig an die dritte Instanz gelangt, und auch weitergehende Beschwerden über die Handhabung der Vorschriften sind uns nicht zur Kenntnis gekommen.

Auch in dem Referate sind nur zwei spezielle Fälle als Gravamina angeführt. Der eine Fall wurde aber mit Anwendung eines weitgehenden Entgegenkommens ohnedies im Sinne des Gesuchstellers erledigt, in dem andren Falle mußte die Entscheidung abweislich erfolgen, weil die gesetzlichen Voraussetzungen für eine gewährende Erledigung in keiner Weise gegeben waren.

Es ist zu bedenken, daß auf diesem Gebiete sehr komplizierte Interessen in Betracht kommen: einerseits der berechtigte Anspruch der Industrie auf Überstunden unter gewissen gesetzlichen Voraussetzungen, andrerseits das freie Ermessen der Behörden bezüglich der Würdigung des Bedürfnisses, weiterhin ein unleugbares Interesse des Arbeiterschutzes, welches nicht gestattet, daß die Bestimmungen über den Maximalarbeitstag auf dem Wege der Überstunden illusorisch gemacht werden, endlich auch ein Interesse der loyalen Konkurrenz, welche dadurch beeinträchtigt wird, daß bei einer regelmäßig eintretenden Steigerung der Betriebstätigkeit eines Etablissements statt der Einlegung einer zweiten Schicht oder der Vermehrung der Betriebsmittel und Arbeitskräfte das allerdings bequemere und minder kostspielige Mittel stetig wiederkehrender Überzeitarbeit angewendet wird. Es sind dies teilweise gegensätzliche Interessen, welche es vielleicht vom Standpunkte der Industrie empfehlenswert erscheinen lassen würden, namentlich im Hinblicke darauf, daß unserer Ansicht nach eine dem Gesetze entsprechende wohlwollende Praxis sich eingelebt hat, den Grundsatz zu beobachten: quieta non movere. Aber wir haben keinen Grund, einer Diskussion der einzelnen Fragen aus dem Wege zu gehen, und sind

Digitized by Google

bereit, zu prüfen, ob nicht vielleicht in der einen oder andren Richtung eine nähere Weisung an die Behörden nötig wäre, die dem Gesetze entsprechen und zugleich den Bedürfnissen der Industrie Rechnung tragen würde.

Der Herr Referent hat auch Anregungen bezüglich einer Änderung des Gesetzes gegeben und hiebei selbst bemerkt, daß diese Fragen gegenwärtig nicht aktuell sein dürften. Ich berufe mich in dieser Beziehung auf meine in der letzten Sitzung dieser Abteilung abgegebene Erklärung, wonach eine Revision des VI. Hauptstückes der Gewerbeordnung momentan weder in einzelnen Punkten noch im ganzen in Aussicht steht, mit Ausnahme der im Abgeordnetenhause bereits eingebrachten Novelle über die Verhältnisse der Handelsangestellten und der demnächst einzubringenden, nur bezüglich des Lehrlingswesens in das VI. Hauptstück eingreifenden Novelle zur Gewerbeordnung.

Selbstverständlich werden im Handelsministerium Materialien für eine seinerzeitige Reform des VI. Hauptstückes gesammelt und Vorarbeiten gemacht, welche aber schon im Hinblicke auf die parlamentarischen Verhältnisse vom Abschlusse durch eine Gesetzesvorlage noch ziemlich weit entfernt sein dürften.

Wenn es zu einer solchen Gesetzesänderung kommen sollte, so ist es allerdings im Hinblicke auf den Vorgang der Gesetzgebung andrer Staaten und auf die Bestrebungen nach einer Reduktion der Arbeitszeit in der Industrie nicht ausgeschlossen, daß die Bestimmungen über die Maximalarbeitszeit und speziell auch über die Überstunden eher eine Abänderung im einschränkenden Sinne erfahren könnten.

Auch in dieser Erwägung dürfte es sicher daher im Interesse der Industrie empfehlen, die Frage einer Änderung des bestehenden Zustandes nicht vorzeitig aufzurollen.

Ich schließe mit der nochmaligen Versicherung, daß wir bereit sind, alle in dieser Frage bisher getroffenen Verfügungen an der Hand der vom Herrn Referenten vorgebrachten Anregungen einer Prüfung zu unterziehen und daß wir uns nach wie vor in dieser Angelegenheit von der tunlichsten Rücksicht auf die berechtigten Bedürfnisse der Industrie innerhalb des Rahmens der gesetzlichen Bestimmungen leiten lassen werden.

Mitglied **Fuhrmann**: Die Regelung der Bestimmungen über Überstunden ist besonders wichtig für die Textilindustrie und für alle jene Industrien, welche Artikel arbeiten, die der Mode unterliegen. Die Mode läßt sich durch keinen Paragraphen der Gewerbeordnung etwas vorschreiben. Es taucht plötzlich ein Artikel auf, welcher rasch erzeugt werden muß und dadurch ist die Nötigung gegeben, um Überstunden anzusuchen.

Es gibt aber auch Industrien, welche für den Export arbeiten und gezwungen sind, um ihre Artikel rechtzeitig fertigzustellen, Überstunden zu benützen. Es ist daher speziell für die Textilindustrie von besonderem Interesse, daß die Regelung der Überstunden im Sinne der Ausführungen des Herrn Referenten durchgeführt werde.

Ich möchte mir nur erlauben, auf einen Punkt hinzuweisen, den Herr Sektionschef Dr. Hasenöhrl erwähnt hat, nämlich, daß wenig Rekurse vorgekommen sind. Die Erklärung dafür ist sehr einfach. Nach der bisherigen Praxis hat man ja die Bewilligung für Überstunden sehr oft erst bekommen, wenn man sie nicht mehr gebraucht hat. Daß sich der betreffende Industrielle dann noch der Mühe eines Rekurses unterziehen soll, hat er für überflüssig erachtet und darin ist die Erklärung der erwähnten Tatsache gelegen. *(Sehr richtig!)*

Ich glaube, daß den ausgezeichneten Ausführungen des Herrn Referenten sonst nichts beizufügen ist und bitte, seine Anträge anzunehmen.

Mitglied **Pacher**: Ich stehe vollständig auf dem Standpunkte des ausgezeichneten Referates, welches wir soeben gehört haben; nur hinsichtlich eines Punktes bin ich nicht ganz einer Ansicht mit dem Herrn Referenten und es mag vielleicht sonderbar scheinen, daß ich als Industrieller mich gegen die Vorschläge des Herrn Referenten bezüglich der Strafbestimmungen ausspreche. Es ist im Referate (siehe Seite 11) davon die Rede:

„Weiters soll nach dem zitierten Erlasse jenen Gesuchstellern die Überstundenarbeit nicht erlaubt werden, welche ohne behördliche Bewilligung Überstunden gearbeitet haben und erst, nachdem sie deshalb beanständet wurden, um die Gestattung von Überstunden bittlich geworden sind."

Es ist, glaube ich, in dieser Richtung doch zu beachten, daß die Strafbestimmungen auch den Zweck haben, diejenigen zu schützen, die es mit der Befolgung der gesetzlichen Vorschriften ernst nehmen. Ich will nicht untersuchen, ob es richtig ist, im Verordnungswege solche Strafen, wie sie hier angeführt sind, zu statuieren, nämlich, daß, falls Überstundenarbeit ohne behördliche Bewilligung geleistet und entdeckt wird, ehe sie angemeldet wurde, der Verlust des Rechtes auf Überstunden eintritt. Aber, es scheint mir dies eine richtige Strafe zu sein, und zwar deshalb, weil ich glaube, daß in dieser Richtung mit einem gewissen Dolus vorgegangen werden kann. Nach meinen Erfahrungen hatte ich mich niemals zu beklagen, daß die Bewilligung der Überstunden nicht rechtzeitig erfolgt wäre. *(Mitglied Günther: O nein!)* Wir haben das Recht drei Tage gegen einfache Anmeldung, mit Bewilligung der ersten Instanz drei Wochen, und mit Bewilligung der Statthalterei zwölf Wochen mit Überstunden zu arbeiten.

Digitized by Google

Ich mache auf folgendes aufmerksam, daß die — ich möchte sagen — widerrechtliche Überstundenarbeit nach dem Zeugnis der Gewerbeinspektoren zumeist in vollem Einverständnisse mit den Arbeitern erfolgt.

Das ist auch richtig. Die meisten Arbeiter werden in einem solchen Falle gegen eine entsprechende Überstundenentlohnung nicht fragen, ob die Bewilligung da ist oder nicht. Ich glaube nicht, daß es in unserem und im Interesse der Industriellen, welche es mit der Einhaltung der Gesetze wirklich ernst meinen, liegt, daß in dieser Richtung allzu lax vorgegangen werde. Vom Standpunkte des Schutzes derjenigen Industriellen, die das Gesetz einhalten wollen, ist eine Verschärfung der Strafbestimmungen in der Art, daß eine Erschwerung der Überstunden für diejenigen eintritt, welche mit einem gewissen Dolus die Überstunden nicht zur Anzeige bringen, vollkommen am Platze. Es geschehen da manchmal ganz merkwürdige Sachen. Ich weiß nicht, ob es richtig ist, aber es soll zum Beispiel eigentümliche Fabriksuhren geben, die in der Früh fünf Minuten vorgehen und am Abend fünf Minuten nachgehen. Darin liegt eine Benachteiligung aller jener, welche korrekt arbeiten, und deshalb soll man im Interesse derjenigen, die es ehrlich mit der Einhaltung der Gesetze meinen, auf die strikte Einhaltung der Vorschriften Wert legen und sich nicht daran stoßen, wenn einer eine Strafe bekommt für etwas, was er nicht hätte tun sollen und was eine Schädigung der Gesamtheit bedeutet.

Mitglied **Seybel**: Ich bin mit dem Antrage und auch mit der Begründung des Herrn Referenten vollkommen einverstanden. Ich möchte nur erwähnen, daß es nicht hauptsächlich nur das vermehrte Arbeitsbedürfnis ist, welches zu dem Ansuchen um Überstunden führt. Es gibt noch andere Gründe und diese liegen in der Natur der Arbeit. Es gibt Prozesse, namentlich in meiner Industrie, die nicht zu einer bestimmten Stunde fertig sind, zum Beispiel Destillationsprozesse ꝛc., die eine bestimmte Arbeit und Leistung einer Maschine, eine bestimmte Temperatur erfordern, so daß es notwendig wird, noch eine Stunde zu arbeiten. Dies ist der Grund, weshalb mir der Antrag sehr sympathisch ist. Ich kann mir aber nicht verhehlen — und deshalb möchte ich den Ausführungen des Herrn Sektionschefs Hasenöhrl zustimmen — daß die Frage der Arbeitszeit ein Quietum ist, welches man sehr vorsichtig behandeln muß.

Mitglied **Singer**: Ich erlaube mir, an den Herrn Referenten die Anfrage zu richten, ob er es für notwendig hält, die letzten Zeilen in seinem Antrage zu belassen, oder ob es nicht genügen würde, wenn dieser Antrag mit den Worten „zu unterziehen seien" schließen würde.

Referent **Vetter**: Die letzten Zeilen sind schon gestrichen.

Mitglied **Singer**: Ich danke sehr.

Vorsitzender: Ich glaube, eine Bemerkung des Herrn Referenten vielleicht falsch verstanden zu haben. Er hat von einer Unzulässigkeit der Überstundenbewilligung für Teilbetriebe gesprochen. Wenn zum Beispiel eine Spulerei und eine Weberei vereinigt sind, soll es angeblich unzulässig sein, daß für die Spulerei beispielsweise Überstunden bewilligt werden, für die Weberei aber nicht. Ich habe die Erfahrung gemacht, daß in derartigen Fällen immer Überstunden bewilligt worden sind. *(Referent Vetter: Nein!)* Ich bitte, ich möchte nur aufmerksam machen, daß da vielleicht eine verschiedene Praxis herrscht, daß uns aber unsere Behörden diesbezüglich keine Schwierigkeiten gemacht haben.

Referent **Vetter**: Ich habe mit Vergnügen wahrgenommen, daß meine Ausführungen bei den Herren Kollegen des Industrierates im großen und ganzen Zustimmung gefunden haben. In dem, was Herr Sektionschef Dr. Hasenöhrl und andere bezüglich der Reform des VI. Hauptstückes der Gewerbeordnung gesagt hat, hat er vielleicht insoferne nicht Unrecht, als eine gewisse Gefahr vorliegt, daß, wenn die Frage überhaupt im Prinzip angeschnitten wird, von der anderen Seite ein Gegenvorstoß erfolgt. Dieser Gegenvorstoß wird aber kommen, ob früher oder später. Vorerst kommt er nicht durch die Gesetzesreform, sondern dadurch, daß die Gegenpartei einen Industriellen nach dem anderen stranguliert und ihn zwingt, in Bezug auf die Arbeitszeit nachgiebig zu sein. Die Regierung scheut davor zurück, Stellung zu nehmen, sie sieht es gern, wenn die Frage auf die lange Bank geschoben wird und sie nicht Farbe bekennen muß. Ich verweise aber doch auf das fortgeschrittene industrielle Deutschland. Dort existiert auch eine sehr kräftige sozialdemokratische Partei, welche die Interessen ihrer Arbeiter energisch zu vertreten weiß — aber bis zu einer gewissen Grenze der Vernunft, die bei uns nicht immer zu Tage tritt. Trotzdem ist man bei uns von der Regierungsseite solchen Ansinnen gegenüber etwas schwach, unseren Wünschen gegenüber, wie Herr Dr. Frieß ausgeführt hat, sehr stark. Ich bin aber entgegenkommend und streiche den Schlußabsatz bezüglich des VI. Hauptstückes. Aber früher oder später kommt die Sache auf die Tagesordnung, ob mit oder ohne Ihren Willen, und noch viel früher kommt sie ohne Gesetz, indem jeder einzelne die Erfahrung macht. Da wird kein Gesetz helfen, wenn Sie nicht aus eigener Kraft, aus der Kraft der industriellen Organisation den Verlangen der Arbeiterpartei widerstehen.

Digitized by Google

Speziell Herr Fuhrmann hat treffend ausgeführt, welche Umstände noch bezüglich der Handhabung der Überstundenbewilligungen bestimmend wirken können. Auch Herr Seybel hat sehr treffend aus der Erfahrung seiner Industrie heraus illustriert, daß es überhaupt nicht möglich ist, immer alles aufs I-Tipferl in Gesetzesparagraphe zu bringen, daß oft die Notwendigkeit des Betriebes solche Bestimmungen nolens volens umstößt, und da haben wir schon den Fall, der durch die Ausführungen des Herrn v. Pacher getroffen wird. In einem solchen Falle wird unwillkürlich der Industrielle gezwungen werden, eine halbe Stunde Überstunden ohne Bewilligung zu machen. Er hat es gar nicht vorausgesehen, die Gewerbebehörde kann aber darin bereits eine Übertretung finden und den Mann aufs Kerbholz nehmen. Ich stimme Herrn v. Pacher voll und ganz zu, wenn er eine Bestrafung, eine ziemlich energische und empfindliche, aber einmalige, für den fordert, der Überstunden arbeiten läßt, ohne die Bewilligung zu haben. Entschieden aber muß man sich dagegen auflehnen, daß jemand zweimal bestraft wird. Für einen Raubmord wird man auch nicht zweimal bestraft. *(Heiterkeit.)* Der Industrielle, der vielleicht aus Versehen die Bewilligung nicht eingeholt hat — ich kenne eine hochangesehene Firma in Wien und Steiermark, der dies passiert ist — soll nie mehr Überstunden bewilligt bekommen dürfen? Das geht zu weit. *(Zustimmung!)* Die Behörde soll den Mann meinetwegen empfindlich strafen, sie soll vor allem untersuchen, aus welchen Motiven er die Übertretung begangen hat. Man verurteilt niemanden ungehört, auch einen Räuber nicht. Nur dem Industriellen wird unter Umständen gleich die Strafe auferlegt, und zwar eine zweifache. Die zweifache Bestrafung ist absolut nicht am Platze. Daß wir selbst ein Interesse haben, daß alle unsere Konkurrenten und Kollegen korrekt gehende Uhren haben, ist richtig. *(Heiterkeit.)* Ich glaube aber, wenn solche Dinge vorkommen, so liegt das beste Regulativ in den genau gehenden Taschenuhren unserer Herren Arbeiter. *(Zustimmung.)* Ich finde übrigens, daß unsere Arbeiter einen förmlichen Instinkt für bestimmte Stunden haben und 5 Minuten vor 6 oder 12 Uhr schon zu arbeiten aufhören. Unsere gute Gewerbebehörde soll sich nicht um Sachen kümmern, bei welchen die Leute ihren Schutz nicht brauchen. Es sind ganz andere Sachen da.

Was die Einwendung des Herrn Regenhart betrifft, so habe ich mich vielleicht nicht ganz korrekt ausgedrückt. Ich erlaube mir also, die betreffende Bestimmung des Erlasses vorzulesen:

„Weiters findet das Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern zu erklären, daß, wenn in einer gewerblichen Unternehmung mehrere Betriebszweige, wie zum Beispiel Spinnerei, Weberei" — also, was Herr Regenhart angeführt hat — „Färberei, Walkerei, Druckerei u. dgl. vereinigt sind, die Überstunden für einen einzelnen solchen Betriebszweig in Anspruch genommen und bewilligt werden können, ohne daß sie den anderen Betriebskategorien zur Last gerechnet werden.

Dagegen wird es als unzulässig bezeichnet, daß hinsichtlich der Überstunden innerhalb eines Betriebszweiges nach Arbeitergruppen oder Partien" — das ist es, was ich anführte — „welche bei demselben Betriebszweige beschäftigt sind, unterschieden werde."

Es gibt eben im Betrieb nicht immer solche direkte Unterscheidungen der erstgenannten Art. Spinnerei ist etwas anderes als Weberei, aber es gibt doch in anderen Betrieben auch einzelne Gruppen und Partien, die nicht so strenge zu unterscheiden sind und für welche man einzeln Überstunden nötig haben kann. Für die bei der Fertigstellung einer Konfektion beschäftigten Arbeiter kann man oft Überstunden brauchen, während man für die anderen nicht so viel zu tun hat. Das wird nun nicht bewilligt. Die Magistratsbehörde schaut ja vielleicht manchmal liebenswürdig durch die Finger; aber wenn man solche Erlässe hinausgibt, so geschieht es entweder, damit sie befolgt werden, oder sie sind nicht nötig.

Es heißt dann weiter: „Die für einen bestimmten Betriebszweig bewilligten, respektive benützten Überstunden gelten für alle bei diesem Betriebszweige beschäftigten Arbeiter und können nicht mit der Motivierung, daß ein Teil der bei diesem Betriebszweige beschäftigten Arbeiter noch nicht oder nicht bis zur Maximaldauer in Überstunden tätig war, für diese Arbeitergruppe in Anspruch genommen und bewilligt werden."

Das ist es, wogegen ich mich wende. Ich glaube, daß meine Kollegen von der Industrie mich verstanden haben. Wir haben zu allem keine Courage. Wenn die Leute ins Arbeiterheim hinausgehen, haben sie Courage darüber zu reden. Wir haben keine Courage. Die Angst, daß dieser oder jener Industrielle mit einer solchen Bewilligung Mißbrauch treiben könnte, erweist sich vor allem schon mit Rücksicht auf die Organisationen der Arbeiter als unbegründet und wir können und dürfen wegen eines einzelnen Vorfalles nicht darauf verzichten, denjenigen die Möglichkeit zu geben, Überstundenarbeit mit einem Teil ihrer Arbeiter zu machen, welche es nach der Art und Weise ihrer Betriebe unbedingt nötig haben.

Es liegt ein einziger formulierter Antrag seitens des Herrn Schmidt vor:

„Im Falle von Betriebsstörungen durch Bruch oder sonstige Beschädigungen soll es dem Betriebsunternehmer ohne vorherige Anmeldung und Bewilligung gestattet sein, ohne Rücksicht auf die Zahl der Überstunden die Reparaturen und die Wiederherstellung vorzunehmen. Dies liegt ebenso im Interesse der Arbeitgeber wie der sonst arbeitslos werdenden Kräfte."

Digitized by Google

Das deckt sich so ziemlich mit meinen Ansichten, nur bin ich weiter gegangen und habe verlangt, daß nicht bloß der Werkstätte, wo das Malheur passiert ist, die Überstunden bewilligt werden können, sondern auch der Werkstätte, wo eventuell die Reparatur besorgt werden muß.

Im großen und ganzen erachte ich für das beste, wenn der Industrierat nicht im einzelnen Anträge stellt, sondern an die hohe Regierung das Ersuchen richtet, die Erlässe im Sinne der heutigen Ausführungen zu überprüfen, deshalb stelle ich den Antrag:

„Der Industrierat wolle das k. k. Handelsministerium und das k. k. Ministerium des Innern ersuchen, daß die die Bewilligung der Überstunden regelnden Erlässe vom 27. Mai 1885, 4. Jänner 1886, 12. Oktober 1895 und 5. Dezember 1896 im Sinne der in dem vorstehenden Referate gestellten Anträge einer Revision zu unterziehen seien."

Ich bitte, diesen Antrag anzunehmen. *(Beifall.)*

Vorsitzender: Wir schreiten zur Abstimmung. Ich bringe den Antrag des Herrn Referenten zur Abstimmung.

Derselbe ist einstimmig angenommen.

5.

Bericht der zweiten Abteilung über den Antrag des Mitgliedes Kommerzialrat Vetter, betreffend die Revision der im Wege von Verordnungen und administrativen Erlässen hinausgegebenen Verfügungen über die Bewilligung gewerblicher Überstunden nach § 96 G. O.

In der zweiten Sitzung der zweiten Abteilung brachte der unterzeichnete Referent den Antrag ein, der Industrierat möge die verschiedenen im Wege von Verordnungen und administrativen Erlässen hinausgegebenen Verfügungen über die Bewilligung gewerblicher Überstunden nach § 96 der G.-O. auf Grund der im Laufe der Jahre sich hierüber ergebenden Beschwerden in Beratung ziehen, und begründete diesen seinen Antrag mit einigen kurzen Worten, worauf der Antragsteller seitens der zweiten Abteilung zum Referenten bestimmt wurde und in der Sitzung vom 5. Dezember 1904 hierüber berichtet hat.

Bei der Beratung in der zweiten Abteilung zeigte sich völlige Übereinstimmung in der Hinsicht, daß seitens der Industrie absolut nicht das Begehren gestellt werde nach einer generellen Vermehrung der Überstunden an sich, vielmehr der einzige und der Hauptzweck der Beratung dieser Frage nur der sein kann, einerseits die Bewilligung der Überstunden möglichst zu erleichtern, alle unnötigen Förmlichkeiten, welche einer schnellen Erledigung des betreffenden Gesuches im Wege stehen, auszumerzen, andrerseits gewisse Verfügungen, die dem Bedürfnisse des praktischen Lebens ganz entgegengesetzt sind, durch andere auf Grund der Erfahrungen und Beratung zu beschließende zu ersetzen.

Seitens des Referenten wurden überdies ganz kurz jene Punkte berührt, welche in dem Fall zu berücksichtigen wären, wenn an eine Reform des VI. Hauptstückes der Gewerbeordnung einst geschritten werden sollte. Es sind dies die Punkte bezüglich Instanzenweg, Entlohnung und schließlich bezüglich Publizität der Bewilligungen. Nach den Erklärungen des Sektionschefs Dr. Hasenöhrl, wonach in der nächsten Zeit an eine Reform dieses Teiles des VI. Hauptstückes der Gewerbeordnung noch nicht gedacht wird, hat die zweite Abteilung diese Punkte aus ihren Beratungen ausgeschaltet und sich lediglich mit den diesbezüglichen Erlässen beschäftigt.

Es wurde hiebei dankend anerkannt, daß durch den jüngsten Erlaß des Handelsministeriums zumindest der beste Wille betätigt wurde, den Beschwerden über schleppendes Verfahren zu begegnen, und hat die zweite Abteilung den Wunsch hieran geknüpft, daß die

Digitized by Google

Zentralstelle bei den unteren Stellen ihren vollen Einfluß behufs Durchführung der in dem vorerwähnten Erlasse gegebenen Direktiven geltend mache.

Nachdem als Motiv für die Bewilligung von Überstunden ausschließlich ein vermehrtes Arbeitsbedürfnis gelten soll, wurde seitens der zweiten Abteilung ausdrücklich betont, daß ein solches auch dann als vorhanden zu betrachten ist, wenn solches auch nur bei einem einzelnen Betriebe einer Branche oder in einem territorialen Bezirke vorhanden ist, und daß zur Beurteilung hierüber nie die Verhältnisse anderer gleichartiger oder im gleichen Orte gelegener Betriebe herangezogen werden können, indem infolge der Verschiedenartigkeit der Betriebe, der Absatzverhältnisse und des Absatzgebietes der einzelnen Betriebe selbst innerhalb der gleichen Branche oder innerhalb desselben territorialen Bezirkes ein Vergleich völlig unrichtig, auf ganz falscher Basis beruhend und daher unstatthaft ist.

Ebenso sprach sich die II. Abteilung ganz entschieden gegen die Tendenz aus, daß eine teilweise Arbeitslosigkeit innerhalb eines Territoriums Grund geben dürfe zur Nichtbewilligung von Überstundenarbeit. Ein Versuch, dadurch gewissermaßen regulierend auf die allgemeinen Arbeitsverhältnisse einwirken zu wollen, gibt Zeugnis einer vollständigen Unkenntnis der tatsächlichen Verhältnisse, indem den Betrieben mit Einstellung von ungeschulten Arbeitskräften wohl nicht gedient ist, vielmehr in den meisten Fällen die Gelegenheit für Überstundenarbeit längst vorbei ist, bis die frisch angestellten Arbeiter auch nur ein gewisses Maß manueller Fertigkeit erlangt haben, ganz abgesehen davon, daß wohl kaum ein Industrieller sich wird entschließen können, X Arbeitsmaschinen in Reserve aufzustellen, für den sehr fragwürdigen Zufall, daß er selbe einstens durch kürzere Zeit beschäftigen kann.

Und endlich hat die II. Abteilung ausgesprochen, daß, nachdem für die Bewilligung der Überstunden lediglich das effektive Bedürfnis maßgebend sein soll, es unstatthaft sei, bei Beurteilung und Bewilligung auch noch andere Fragen, speziell solche sozialpolitischer Natur, mit zu verbinden; das heißt, die zweite Abteilung erklärt es für unzulässig, an die Bewilligung der Überstunden die Erfüllung anderer Forderungen zu knüpfen, wodurch diese Angelegenheit ganz willkürlich auf ein ganz anderes, hiemit in keinem Zusammenhang stehendes Gebiet geführt werde.

Wenn die II. Abteilung, wie eingangs erwähnt, prinzipiell auf dem Standpunkt steht, eine Ausdehnung der Überstundenarbeit als unnötig und nicht wünschenswert zu betrachten, so konnte sie sich doch nicht der Ansicht verschließen, daß auch in diesem Falle das Sprichwort gelte: „Keine Regel ohne Ausnahme", und wurde dabei speziell an jene Fälle gedacht, in welchen durch eintretende Gebrechen nötige, rasch durchzuführende Reparaturen in dem maschinellen Betriebe erforderlich sind. Zu diesem Zwecke erachtet die zweite Abteilung für unbedingt nötig, daß analog den Bestimmungen über die Sonntagsruhe von der Regel abgewichen werden könne und daß nicht nur dem direkt hievon betroffenen Betriebe, sondern auch den eventuell zur Durchführung solcher Reparaturen berufenen und nötigen anderen Betrieben und Werkstätten eine längere Überstundenarbeit bewilligt werden müsse.

Weiters hat die II. Abteilung den Anregungen des Referenten auch in dieser Hinsicht zugestimmt, daß der Erlaß vom 4. Jänner 1886, bezüglich Bewilligung von Überstunden für einzelne Teile des Betriebes zu enge Grenzen ziehe, weil dadurch Betrieben, welche nicht vermöge ihrer Betriebsweise streng gesonderte Arbeitergruppen in sich schließen, die Möglichkeit benommen wird, für einen Teil ihrer Arbeiter im Bedürfnisfalle Überstundenbewilligung zu erhalten; auch hierin zeigt sich die Wirklichkeit, die Macht der tatsächlichen Verhältnisse stärker, als die bestgemeinte Intention in Hinsicht auf Arbeiterschutz.

Die II. Abteilung hat auch ferner dem Wunsche Ausdruck gegeben, daß der Erlaß des Handelsministeriums vom 12. Oktober 1885 eine Abänderung erfahre in der Hinsicht, daß eine Überstundenbewilligung nicht fürs laufende Kalenderjahr allein erfolge, sondern für einen Teil desselben und im Zusammenhang für einen Teil des nächstfolgenden gleichzeitig gegeben werden könne, da durch die Aufrechterhaltung der bisherigen Formalität den Betriebsinhabern eine unnötige Belästigung auferlegt wird, andrerseits aber die Kontrolle auch beim vorgeschlagenen Modus ganz leicht durchgeführt werden kann.

Schließlich wurden in einer längeren Debatte, an welcher sich insbesondere die Mitglieder Fuhrmann, v. Pacher, Seybel und Schmidt beteiligten, die Strafbestimmungen einer eingehenden Beratung unterzogen. Es trat hiebei allseits die Anschauung zu Tage, daß einer energischen und strengen Bestrafung wegen Übertretung der Bestimmungen hinsichtlich der Überstundenarbeit nichts entgegenzusetzen sei, jedoch dürfe auch für dieses Vergehen keine doppelte Strafe ausgesprochen werden, wie dieses infolge heute gültiger Bestimmungen tatsächlich der Fall ist, indem der Betreffende nicht nur mit einer Ordnungsstrafe belegt werde, sondern überdies diese Strafe eine weitere Verschärfung erfahre dadurch, daß dem Betreffenden für alle Zeit keine Überstunden mehr bewilligt werden. Mit Recht wurde hervorgehoben, daß für kein Vergehen, ja für kein Verbrechen eine doppelte Bestrafung bestehe und daher der bisherige Modus absolut nicht akzeptabel sei.

In überaus dankenswerter Weise hat der Vertreter des Handelsministeriums, Herr Sektionschef Dr. Hasenöhrl, die Erklärung abgegeben, daß die in dem Referat gegebenen Anregungen seitens der

Digitized by Google

Regierung in wohlwollende Erwägung gezogen werden. Herr Sektionschef hat allerdings auch in seinen Ausführungen darauf hingewiesen, daß bei der Frage der Überstunden sehr komplizierte Interessen in Betracht kommen, unter andern auch das unleugbare Interesse des Arbeiterschutzes, für Industrie und Gewerbetreibende selbst, aber auch das Interesse einer loyalen Konkurrenz, welche sehr leicht beeinträchtigt werden könnte durch eine allzu laxe Handhabung der Überstundenbewilligung.

Weiters führte derselbe aus, daß, wie schon eingangs erwähnt, an eine Reform des VI. Hauptstückes der Gewerbeordnung bezüglich dieser Punkte momentan noch nicht gedacht wird, wenn auch selbstredend im Handelsministerium Materialien hiefür schon gesammelt und Vorarbeiten diesbezüglich gemacht werden, und knüpfte hieran die Bemerkung, daß bei einer Reform des Gesetzes wohl eher Maßnahmen im einschränkenden Sinne hinsichtlich der Maximalarbeitszeit zu erwarten wären.

Die II. Abteilung kam unter Berücksichtigung insbesonders des Umstandes, daß, wie gesagt, an eine gesetzliche Reform vorerst nicht zu denken ist, zu der Entscheidung, dem Plenum des Industrierates zu empfehlen, den nachfolgenden Beschluß in dieser Angelegenheit zu fassen:

„Der Industrierat ersucht das k. k. Handelsministerium und das k. k. Ministerium des Innern, die die Bewilligung der Überstunden regelnden Erlässe vom 27. Mai 1885, 4. Jänner 1886, 12. Oktober 1895 und 5. Dezember 1896 im Sinne der in dem im Industrierate erstatteten Referate gestellten Anträge einer Revision zu unterziehen."

Wien, den 29. Dezember 1904.

Alois Regenhart,
II. Obmannstellvertreter.

Heinrich Vetter,
Referent.

6.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der X. Plenarsitzung des Industrierates vom 13. Februar 1905.

Vorsitzender Seine Exzellenz Handelsminister Freiherr v. **Call:**

Wir kommen jetzt zu Punkt 7 unserer Tagesordnung, das ist der Bericht der II. Abteilung über den Antrag des Mitgliedes Kommerzialrates Vetter, betreffend die Revision der im Wege von Verordnungen und administrativen Erlässen hinausgegebenen Verfügungen über die Bewilligung gewerblicher Überstunden nach § 96 G. O.

Referent Mitglied **Vetter:** Meine sehr geehrten Herren! Aus meiner Erfahrung in der industriellen Organisation in Hinsicht auf verschiedene Beschwerden bezüglich der Überstundenbewilligung habe ich mir erlaubt, seinerzeit in der II. Abteilung einen Antrag einzubringen, daß sich dieselbe mit den verschiedenen Verordnungen und administrativen Erlässen über diese Frage beschäftigen möge.

Es handelt sich hiebei um eine Frage, die auch bei der Reform des bisherigen Gesetzes in Betracht kommt. Allein die II. Abteilung hat nach den Erklärungen des Vertreters des Handelsministeriums, des Sektionschefs Dr. Hasenöhrl, diesen Punkt aus ihren Beratungen ausgeschaltet und wir haben in der II. Abteilung lediglich jene Punkte in Beratung gezogen, die sich mit den verschiedenen Verordnungen und Erlässen befassen.

Es handelt sich hier speziell um eine Beschwerde, die allerdings kurz vor der damaligen Beratung die Regierung, und zwar das Handelsministerium, durch einen Erlaß zu beheben versuchte, dahingehend, daß das bei der Bewilligung von Überstunden oft zu Tage tretende, schleppende Verfahren eingedämmt werde und jedes Gesuch in möglichst kurzer Zeit seine Erledigung finde. Es wurde damals mit Recht seitens der II. Abteilung dem Ministerium der Dank für diesen Erlaß ausgedrückt und wir wollen hoffen und wünschen, daß

Digitized by Google

diesem Erlasse auch seitens der unteren Instanzen voll und ganz Rechnung getragen werden wird.

Weiters bestehen gewisse Bestimmungen, die einen speziellen Anlaß zu Klagen in der Richtung gegeben haben, daß seitens der Behörden bei der Beurteilung, ob eine Überstundenbewilligung überhaupt am Platze sei oder nicht, sehr häufig nicht das Bedürfnis des einzelnen Industriellen, der um die Überstundenbewilligung ansucht, sondern auch die Verhältnisse des ganzen Ortes, des ganzen Territoriums, in welchem sein Etablissement gelegen ist, in Betracht gezogen wird. Man hat versucht, hier mit einer einfach praktischen, geschäftlichen Frage eine Art soziale Frage insofern zu vermischen, als man es nicht für richtig erachtete, dem einen Betriebe Überstunden zu gewähren, während vielleicht in anderen Betrieben Mangel an Arbeit herrscht.

Nun, meine Herren, wir sind der Anschauung, daß, wenn auch in einem einzelnen Betriebe der einzelnen Branche eventuell ein Bedürfnis nach Überzeitarbeit vorhanden ist, es doch sehr gut möglich ist, daß zu gleicher Zeit in anderen Betrieben andere Verhältnisse obwalten, die gerade das Gegenteil hervorrufen.

Wie wir aus unserer Erfahrung selbst am besten wissen, ist uns im Momente eines erhöhten Bedarfes an Arbeitsleistung absolut nicht geholfen mit der Aufnahme ungeschulter Arbeitskräfte, die uns durchaus nicht die Dienste leisten wie unsere geschulten Arbeitskräfte, denn erst bis die Periode des erhöhten Bedarfes vorüber gegangen ist, ist die Einlernung der Arbeiter der betreffenden Kategorie durchgeführt. Dieses Beurteilungsmoment darf also in Zukunft nicht maßgebend sein dafür, ob Überstunden zulässig sind und ob sie gewährt werden sollen oder nicht.

Ferner hat sich die II. Abteilung auch dagegen ausgesprochen, daß mit diesem Moment auch andere Fragen sozialpolitischer Natur willkürlich mitverquickt werden. In einem dieser Erlässe heißt es, daß nur dort Überstunden zu bewilligen sind, wo die sanitären Verhältnisse des Betriebes vollkommen geregelt sind, und wo der ganze Betrieb sich auf einer solchen Höhe befindet, daß er allen modernen Anforderungen entspricht. Nun, meine Herren, die Absicht und Tendenz, die in diesem Erlasse zu Tage tritt, ist ja sehr schön und gut, wir treten derselben gewiß auch nicht entgegen, aber dem müssen wir entgegentreten, daß hier das eine Moment mit ganz anderen ganz willkürlich zusammengetragen werde. Uns sind Fälle bekannt, in welchen Industrielle gerade deshalb, um ihre Werkstätten und Betriebe zu reorganisieren und besser herzustellen und um die hiezu notwendigen Arbeiten durchführen zu können, genötigt waren, vorher Überstunden zu machen.

Wenn man sich von dem Gedanken leiten läßt, diese Überstunden nicht zu bewilligen, weil eine Werkstätte nicht den modernen Verhältnissen entspricht, so wird geradezu das verhindert, was gewünscht wird. Wir glauben, daß bei Bewilligung der Überstunden lediglich das Bedürfnis maßgebend sein soll.

Diesbezüglich wird gewöhnlich das Gewerbeinspektorat sehr stark zur Beurteilung herangezogen. So sehr wir — ich habe das bereits in der II. Abteilung mir auszusprechen erlaubt — dankend anerkennen, daß auch die Institution des Gewerbeinspektorates sich bei uns eingelebt hat, so müssen wir doch, da der Gewerbeinspektor meistens sehr weit vom Schusse ist, ihm die Eignung zur Beurteilung der Frage, ob ein Bedürfnis vorhanden ist, absprechen. Er ist nicht die kompetente Persönlichkeit dazu. Viel richtiger ist es, die Beurteilung, ob der Eingabe eines Industriellen Glauben zu schenken ist, der Gewerbebehörde erster Instanz zu überlassen, mit welcher man in stetem Kontakt zu sein pflegt und die den Unternehmer persönlich kennt; sie ist hiezu geeigneter schon aus diesem persönlichen Verkehre allein, aber auch nach den Verhältnissen im allgemeinen.

Eine kleinere Beschwerde richtet sich auch dagegen, daß man heute die Bewilligung zu Überstunden nur für das laufende Jahr erhält. Nun gibt es eine Menge Saisonbetriebe, die am Ende des Jahres und zu Beginn des künftigen Jahres stark beschäftigt sind und für eine Zeit, die in beide Jahre fällt, Überstunden benötigen. Warum diese Unternehmer aus rein formalen Gründen gezwungen werden sollen, zweimal um Überstunden einzukommen, dafür fehlt meinem armen Untertanenverstand eigentlich die Begriffsfähigkeit, das muß ich offen sagen.

Eine längere Debatte hat sich über die Strafbestimmungen entwickelt. Im ganzen Kreise der zweiten Abteilung war man bezüglich der Strafbestimmungen sehr rigoros und scharf und hat richtig gesagt, daß Vergehen gegen die bezüglichen Verordnungen energisch bestraft werden sollen, weil man damit gewissermaßen den anständigen Unternehmer gegen unlauteren Wettbewerb und unlautere Konkurrenzmanöver schützen soll. Aber in einer Hinsicht gehen die Strafbestimmungen zu weit, daß man nämlich nicht nur eine Strafe verhängt, sondern auch noch dem Unternehmer für alle Zukunft das Recht nehmen will, jemals wieder Überstunden bewilligt zu bekommen. Eine doppelte Strafe erachten wir nicht für nötig. Hängen und Rädern ist heute nicht mehr am Platz, das Hängen genügt. *(Heiterkeit.)*

Wenn eine Ordnungsstrafe ausgesprochen wird, soll sie durchgeführt werden, eventuell im Wiederholungsfalle sehr energisch, aber wenn jemand vielleicht durch ein Versehen seines Direktors in die Lage kommt, daß Überstunden gemacht wurden, ohne daß die Bewilligung eingeholt worden wäre, so glaube ich nicht, daß man den Unternehmer für alle Zeit bestrafen darf, indem ihm niemals mehr Überstunden gewährt werden.

Digitized by Google

Durch den Vertreter des Handelsministeriums, Herrn Sektionschef Dr. Hasenöhrl, wurde zur Kenntnis gebracht, daß seitens des Handelsministeriums die Absicht obwaltet, die in dem Referate der zweiten Abteilung niedergelegten Anregungen wohlwollend in Erwägung zu ziehen. Er hat allerdings hinzugefügt — und das wird uns vielleicht hindern, dieser Erwägung allzufreudig entgegenzusehen — daß hiebei sehr viele Fragen des Arbeiterschutzes in Betracht kommen.

Ich muß betonen, daß es uns allen vollständig ferne liegt, eine Beeinträchtigung des Arbeiterschutzes in der Hinsicht, daß die Arbeiterschaft über ihr physisches Können hinaus angestrengt werde, zu begehren.

Wir begehren aber, daß die Vertreter der Departements und Ressorts über unsere Wünsche nicht zur Tagesordnung übergehen, wenn wir erklären, daß wir der Überstunden zur Bewältigung des auftretenden Bedarfes bedürfen.

Ich hoffe, daß seitens des Handelsministeriums diese uns gemachte Zusage in denkbar freundlichster Weise durchgeführt werden wird und erlaube mir, dem geehrten Plenum den Antrag der Abteilung zu unterbreiten: „Der Industrierat ersucht das k. k. Handelsministerium und das k. k. Ministerium des Innern, die die Bewilligung der Überstunden regelnden Erlässe vom 27. Mai 1885, 4. Jänner 1886, 20. Oktober 1895 und 5. Dezember 1896 im Sinne der in dem im Industrierate erstatteten Referate gestellten Antrage einer Revision zu unterziehen." Ich bitte, diesem Antrage zuzustimmen. *(Beifall.)*

Mitglied **Mahla:** Meine Herren! Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß die die Bewilligung von Überstunden regelnden Erlässe einer Revision zu unterziehen sind. Ich kann ein Lied davon singen, wie sonderbar diese Erlässe zeitweise gehandhabt werden.

Ich will nicht von der ersten Instanz, von der Bezirkshauptmannschaft sprechen, denn diese ist in der Regel unterrichtet, warum jemand Überstunden verlangt. Sobald aber das Ansuchen über das Ausmaß von drei Wochen hinausgeht und die höhere Instanz angerufen werden muß, werden die Verhältnisse verwirrt.

Wir haben vor etwa zwei Jahren, zu einer Zeit, als ein Modeartikel stark ging, um die Bewilligung von Überstunden angesucht. Die drei Wochen wurden anstandslos bewilligt, weil der Bezirkshauptmann unterrichtet war, weshalb wir Überstunden verlangten. Wir müssen eben die Arbeit zu einer bestimmten Zeit abliefern, sonst wird sie annulliert. Wir mußten uns also auch an die Statthalterei wenden und da war merkwürdiger Weise ein Gutachten des Gewerbeinspektors erstattet worden, dahingehend, die Firma Gebrüder Mahla solle doch ihre Aufträge auf das Gebirge verteilen und brauche keine Überstunden. Wer versteht, in welcher Art die Fabrikation erfolgt und nur eine Idee davon hat, findet sich versucht, den Gewerbeinspektor als nicht an seinem Platze befindlich zu bezeichnen. Ich habe ihm persönlich gesagt: „Ich hätte gute Lust, mit Ihrem Gutachten ins Handelsministerium zu gehen und dem Handelsminister zu zeigen, wie wenig Sie an Ihrem Platze sind." Er ließ sich auch belehren und sagte dann, nicht er, sondern sein Sekretär habe das gemacht.

Solche Übergriffe kommen sehr häufig vor und dem muß ein Ziel gesetzt werden. In jedem Bezirke, in jeder Industrie, ja in jeder einzelnen Abteilung eines Unternehmens sind die Verhältnisse grundverschieden. Es gibt kein Gesetz, welches jede Sache regeln kann und welches den Bedarf an Überstunden — wenn ich mich so ausdrücken darf — gesetzmäßig regeln könnte.

Die Gewerbeinspektoren sollten vom Handelsministerium die Belehrung erhalten, wie sie vorzugehen haben, daß sie in ihr Amt eindringen und sich das nötige Verständnis aneignen. Statt daß sie Vorschriften machen, die keinen Zweck haben und undurchführbar sind, wie es häufig vorkommt, sollten diese Leute verhalten werden, ihr Geschäft zu studieren — es ist ja ihr Geschäft. Das tun sie aber in der Regel nicht, denn sonst würden solche Erlässe und Gutachten nicht hinausgehen.

Ich begrüße daher den Antrag des Herrn Referenten, daß diese Erlässe einer Revision unterzogen werden sollen, aber ich würde es viel lieber gesehen haben, wenn die II. Abteilung weiter gegangen wäre und eine Art Entwurf gemacht hätte, wie ein solcher Erlaß aussehen sollte. Das würde der Regierung werktätiger zur Seite gestanden sein, als lediglich fromme Wünsche auszusprechen.

Wenn ich in der II. Abteilung wäre, hätte ich den Antrag gestellt, ein separates Komitee zu ernennen, mit der Aufgabe, einen solchen Entwurf auszuarbeiten.

Von der Regierung kann man nicht verlangen, daß sie alle diese Gesetze macht, daß sie in allen Details so erfahren ist, wie wir Industrielle, die es am eigenen Fleische verspüren, wenn ein solcher Erlaß unrichtig angewendet wird.

Deshalb möchte ich den Herrn Referenten bitten, wenn er das Zeug in sich fühlt, einen solchen Entwurf zu machen. Er ist ja in Bezug auf Initiativanträge einer derjenigen, welche man als fruchtbar bezeichnen kann. Er soll daher einen Entwurf machen und soll der Regierung zeigen, wie ein solcher Erlaß ausschauen soll. Ich bin überzeugt, die Regierung wird ihm dankbar sein.

Mitglied **Kohn:** Meine Herren! Mein unmittelbarer Herr Vorredner wird mit mir sehr zufrieden

Digitized by Google

sein, weil ich ebenfalls in sein Horn blasen werde und weil ich sogar formell den Antrag auf Rückverweisung des Referates zur Ausarbeitung dieser Instruktion stellen werde. *(Oho!-Rufe.)*

Meine Herren! Geben Sie Ihrer Stimmung gegenüber diesem meinem Antrage nicht vorschnell Ausdruck; ich muß Sie ungeachtet der vorgeschrittenen Zeit doch um einiges Gehör bitten.

Die Frage der Überstunden hat für manche Industrien eine viel größere Bedeutung, als manche glauben. Wenn der Antrag der II. Abteilung zur Abstimmung gelangen und angenommen werden sollte, so müßte ich dringend um verschiedene Abänderungen bitten, welche hoffentlich Ihre Zustimmung finden werden.

Ich möchte, bevor ich zu den betreffenden Anträgen übergehe, einige Beispiele geben. Nehmen Sie an, an einem bestimmten Fälligkeitstage wird in Hamburg, Antwerpen oder Triest ein Schiff abgelassen; inzwischen kommt eine Kabeldepesche, daß in einem beliebigen Staat — und solche Fälle sind schon häufig vorgekommen — ein Gesetz in Aussicht steht, welches eine Erhöhung des dortigen Eingangszolles ins Unermeßliche bedeutet. Bis zu einem bestimmten Tage muß die Ware in Hamburg verschifft werden, wenn sie noch rechtzeitig eintreffen soll. Nun handelt es sich um einzelne Sorten, welche früher nicht in dem Maße bestellt waren und welche eine einzige Fabrik erzeugt, um eine Marke, die sonst nirgends zu bekommen ist. Nun besitzt die betreffende Fabrik für diese Sorten 10 Spezialmaschinen. Wenn diese 10 Maschinen durch 3 Tage 3 Stunden und durch die übrigen 8 Tage, welche Zeit nur offen steht, um die Ware fertig zu machen, nur 2 Stunden mehr arbeiten können, so ist die Ordre nicht fertig zu bringen.

Sollen nun in diesem Falle die verknöcherten Worte, welche ja einen sehr humanen Zweck verfolgen, unseren Staat, unsere Volkswirtschaft, unsere Industrie um die Ausführung einer Exportordre bringen, welche vielleicht zur Folge hat, daß die betreffende Ware dort besser eingeführt wird, daß sie sich dort einen Boden verschafft? Oder glauben Sie nicht, meine Herren, daß es zweckmäßiger in unser aller Interesse wäre, zu verlangen, daß nicht wörtlich an diesen drei beziehungsweise zwei Stunden gehalten wird?

Ich werde noch einen zweiten Fall erzählen. Durch irgend einen Elementarunfall wird ein Teil einer Fabrik zu Grunde gerichtet, und zwar der wichtigste mechanische Teil der Fabrik, welcher 500 Arbeiter mit der Vorbereitung der Ware beschäftigt; ein kleinerer Teil, der die mechanischen Hilfsmittel enthält, ist aber noch vorhanden, und dieser kleine Teil ist nun in der Lage und berufen, für 500, 1000 oder 1200 Arbeiter das Arbeitsmaterial zu schaffen. Da muß es nun, ob dies nun von 10, 20 oder 30 Arbeitern geschieht, diesen 10 Maschinen gestattet sein, die Arbeit über die zwei oder drei Stunden hinaus fortzusetzen. Nach den Verordnungen werden weniger die Arbeiter, sondern, ich möchte sagen, mehr die Werkzeuge und Arbeitshilfsmittel geschont.

Wenn es in einer Verordnung heißt, und das hat auch der Herr Referent ganz besonders hervorgehoben, daß nur nach Arbeitskategorien, nach Werkstätten getrennt, gearbeitet werden soll, so hat die II. Abteilung und der geehrte Herr Referent mit vollem Rechte auf die Unzweckmäßigkeit dieser Bestimmung hingewiesen.

Es kann ja vorkommen, daß in einem Saale einmal 10 oder 15 oder 20 Arbeiter 8 oder 20 Tage hindurch länger in Anspruch genommen werden. Warum soll dies nur der Fall sein können, wenn der ganze Saal oder die ganze Abteilung in Beschäftigung steht? Ich glaube, daß überhaupt die Praxis dahin gehen soll, zu individualisieren und nicht zu kategorisieren. Es ist ja die Absicht der hohen Regierung, daß der einzelne Arbeiter nicht ungebührlich in der Fabrik festgehalten werden soll; aber nach der heutigen Verordnung würde es wahrscheinlich nicht einmal gestattet sein, daß diese 10 Maschinen von zwei Arbeitern abwechselnd in Betrieb gehalten werden, weil dadurch eine Verlängerung der Arbeitszeit in der Werkstätte über die zwei Stunden resultieren würde.

Ich will noch einen dritten Fall anführen, damit die geehrten Herren sich darüber klar werden, wie vielfache Beispiele es gibt, in welchen die Verordnung, in dieser Weise gehandhabt, den Bestand eines Unternehmens in Frage stellen kann.

Nehmen Sie an, in einer an Forsten nicht besonders reichen Gegend, wo es nur ein paar Waldbestände gibt, welche einige der Industrien dort vollständig speisen sollen, tritt ein mächtiger Windbruch ein, und es wird eine Menge Stammholz vom Winde niedergerissen. Das geschieht in der Regel im Frühjahre. Nun ist es eine Holzgattung, sagen wir Buchenholz, welches bis Ende Juni stockig wird; es ist daher erforderlich, daß diese Holzmassen bis Ende Juni aufgearbeitet werden, weil sonst das Holz unbrauchbar ist.

Das Risiko des betreffenden Unternehmens ist aber nicht durch den Schaden begrenzt, welcher durch das Verderben des Holzes entstehen würde, sondern es würde ihm ein weit größerer Schade dadurch entstehen, daß die betreffenden Holzbestände für die nächsten Jahre nicht mehr genügend Holz hätten, so daß es für das betreffende Industrieunternehmen von hervorragender Bedeutung und unerläßlich ist, daß diese Holzmassen bis Ende Juni aufgearbeitet sind. Nehmen wir nun an, es handle sich um eine Furnierarbeit und die Fabrik habe nur eine einzige Schälmaschine; ist es da nicht ein vitales, ein allgemeines Interesse, daß der Bestand, die Prosperität der ganzen Fabrik und ihre Leistungsfähigkeit nicht

Digitized by Google

dadurch untergraben werden kann, daß eine Maschine mit 10, 20 oder weniger Arbeitern nicht einige Stunden länger arbeiten darf?

Ich glaube, ich habe der Beispiele genug angeführt, und ich schmeichle mir, dadurch deduziert zu haben, daß die Remedur weiter hinausgehen soll, als dies hier gleich in den ersten Zeilen des Referates festgelegt wurde.

Ich will ferner noch auf einen bereits auch in der II. Abteilung hervorgehobenen Widerspruch hinweisen, der darin liegt, daß — ich möchte sagen auf Vorrat — keine Überstunden verlangt werden können.

Nun, meine Herren, gibt es genügend viel Industrien, bei denen es gar keinem Zweifel unterliegt, daß genau zu derselben Zeit der übergroße Bedarf an Arbeit und die geringe Zahl, der Mangel an Arbeitskräften vorhanden ist. Dies ist namentlich der Fall in allen jenen Betrieben, welche von Feldarbeitern bedient werden. Die Feldarbeiter sind zu bestimmten Zeiten, im Frühjahr und im Herbst, also gerade in der stärksten Saison, erfahrungsgemäß anderwärts beschäftigt, und jeder Industrielle, der in der Lage war, diesbezüglich Erfahrungen zu machen, wird genau wissen, daß er mit voller Bestimmtheit vorauszusehen hat, daß er im September und Oktober viele Aufträge, aber wenig Arbeiter haben wird. Soll es da nicht möglich sein und entspricht es nicht dem Geiste und Zwecke des Gesetzes, daß für einen solchen Fall sich der Industrielle vorzeitig die Begünstigung zu nutze machen kann, daß er nicht erst abzuwarten hat, bis er in Not ist, daß er nicht allen diesen Unbilden, der Befragung beim Gewerbeinspektor, dem Hinweise darauf, daß die Konkurrenzetablissements keine Aufträge haben, ausgesetzt ist, daß er sich also nicht allen Gefahren aussetzen muß, während doch seit vielen Jahren nachweisbar immer dieselben Umstände eintreten? Ich glaube, daß in einer solchen Frage der Gewerbeinspektor das allergeringste Wort, daß das allerwichtigste Wort der Volkswirt zu sprechen hat. In vielen Fällen handelt es sich um eine Exportfrage; Sie verneinen diese Exportfrage, wenn Sie den Industriellen, der einmal durch Gottes Unvorsichtigkeit *(Heiterkeit)* eine Flut von Aufträgen erhält, nicht in die Lage versetzen, diese Aufträge zu erfüllen.

Meine Herren! Ich bin durch 40 Jahre Industrieller und stehe mit meinen Arbeitern bekanntlich in sehr guten Beziehungen; ich kann Ihnen versichern, daß der Arbeiter, wenn seitens der Fabrik tatsächlich das Bedürfnis vorliegt, durch einige Tage sehr gerne, gleichviel wie lange, bei seiner Maschine steht und sich ein tüchtiges Geld verdient. Mein Herr Vorredner hat ganz Recht gehabt: Schablonisieren läßt sich in dieser Frage nicht; das Bedürfnis der Industrie muß in jedem einzelnen Falle erkannt werden! Dieses kann aber nicht nach Verordnungen, sondern nur nach den Verhältnissen beurteilt werden und deshalb ist es zu begrüßen, daß nicht eine Behörde, welche nicht in unmittelbarer Beziehung zur Industrie steht, darüber zu entscheiden hat, sondern daß die Gewerbebehörde erster Instanz auf Grund wohlwollender Instruktionen, um welche wir das Ministerium dringendst bitten, diejenigen Entscheidungen treffe, welche die Industrie in die Lage versetzen, ihr plötzlich zukommende zahlreiche Aufträge, die ihr ja über manche andere Unbilden weghelfen, zu übernehmen und durchzuführen.

Ich möchte also gebeten haben, daß der Antrag der II. Abteilung dahin vervollständigt werde, daß die bezüglichen Verordnungen nicht nur im Sinne des Referats sondern auch im Sinne der in der Debatte gefallenen Bemerkungen revidiert werden.

Referent: Die ausführlichen Bemerkungen der beiden Herren Redner waren eigentlich ein indirektes Lob der Arbeit der II. Abteilung. *(Zustimmung.)*

Ich kann den Herren, die der II. Abteilung nicht angehören, einfach mitteilen, daß alles, was die Herren vorgebracht haben, auch in der II. Abteilung des ausführlichsten besprochen worden ist — die Herren der II. Abteilung werden mir das bestätigen.

Daß wir in den Bericht eines Referenten, der in eine Art Resolution ausklingt, nicht alles das aufnehmen können, werden die Herren erklärlich finden.

Ich möchte vorerst auf einige Bemerkungen reagieren. Herr Kommerzialrat Mahla hat den Appell an das Handelsministerium gerichtet, die Herren Gewerbeinspektoren besser zu instruieren, damit sie die Verhältnisse der einzelnen Industrien und Branchen besser beurteilen. Herr Kommerzialrat Mahla stellt da zu große Anforderungen an das Handelsministerium und auch an die Gewerbeinspektoren selbst, denn diese sind einfach nicht in der Lage, die Verhältnisse zu beurteilen, und sie sind auch nicht die richtigen Organe zur Beurteilung der Verhältnisse.

Herr Kohn hat vom Export, er hat von Reparaturen, vom Feuer und Maschinenbruch gesprochen — nun, meine Herren, darüber habe ich auch, und zwar stundenlang in der II. Abteilung gesprochen. Einen Vorschlag hat Herr Kohn, allerdings auf Grund einer Anregung der II. Abteilung gemacht, nämlich, daß es nicht gut tunlich sei, jene Überstunden immer nur für einen Teil der Arbeiter zu bewilligen, wenn eine strenge Unterscheidung nach Fachgruppen innerhalb der Arbeiter, zum Beispiel in Spinner, in Weber, in Färber und Drucker möglich ist. Da trifft er sich ganz mit meinem Gedankengange, den ich auch in der II. Abteilung auseinandergesetzt habe. Er meint, man solle da individualisieren. Wie will er das aber von der Gewerbebehörde erster Instanz verlangen? Und wenn man selbst hergeht

Digitized by Google

und sagt: Das ist der Müller, das der Meier und das der Schmidt, wie soll die Gewerbebehörde das in Evidenz halten, daß das derselbe Müller oder Meier oder Schmidt ist? Das ist ein Verlangen, das wir den Gewerbebehörden, ob sie nun magistratische Bezirksbehörden oder Bezirkshauptmannschaften sind, nicht zumuten können; hier muß eine logischere Behandlung der Erlässe möglich sein.

Wenn Herr Kommerzialrat Mahla den Antrag gestellt hat, die Sache zurückzuweisen, damit die II. Abteilung oder der unglückliche Referent derselben spezielle Entwürfe ausarbeite, und wenn Herr Kohn diesem Antrag zugestimmt hat, so muß ich den beiden Herren erwidern, daß das einfach untunlich ist, denn hier haben nicht allein wir zu entscheiden, sondern es werden auch noch andere Leute darüber zu befragen sein, und so gerecht bin ich schon, daß man über Erlässe, betreffend die Arbeitszeit, wenn wir schon einen Arbeitsbeirat haben, auch den Arbeitsbeirat und die betroffenen Arbeiter befragen muß — so viel Gerechtigkeit und sozialpolitischen Sinn habe ich, Gott sei Dank! Wir können also gar nicht allein entscheiden, und ich würde es für sehr gefährlich halten, wenn der Industrierat selbst diesen Entwurf machte und da präjudizierlich einträte — nein! Das Ersuchen an das Handelsministerium und Ministerium des Innern: „Gib uns einen neuen Entwurf heraus und gib uns den Entwurf zur Vorprüfung!" wird jedenfalls richtiger und besser sein. Und aus diesem Grunde möchte ich Sie bitten, meine Herren, diesem einfachen Resolutionsantrage, der sich an die beiden beteiligten Ministerien, das Ministerium des Innern und das Handelsministerium wendet, Ihre Zustimmung zu geben. Die II. Abteilung hat getan, was sie tun konnte. *(Beifall.)*

Mitglied **Mahla**: Ich möchte nur bemerken, daß ich keinen Antrag auf Zurückweisung gestellt habe.

Mitglied **Kohn**: Ich möchte meinen Antrag dahin formulieren, daß in dem Antrage der II. Abteilung nach den Worten „im Sinne der in dem im Industrierate erstatteten Referate gestellten Anträge" auch noch eingefügt werden die Worte: „und der in der Debatte gefallenen Anregungen".

Referent: Gegen diesen Antrag habe ich nichts einzuwenden.

Vorsitzender: Meine Herren! Ich erlaube mir, Ihnen mitzuteilen, daß ich von der Revisionsbedürftigkeit derjenigen Erlässe, welche die Materie betreffen, vollkommen durchdrungen bin. Die Erlässe reichen teilweise bis auf 20 Jahre zurück und es ist daher selbstverständlich, daß sie den Ansprüchen der modernen Industrie nicht mehr durchwegs entsprechen können.

Ich bin sehr gerne bereit zu veranlassen, daß das Einvernehmen mit den kompetenten Zentralstellen gepflogen und eine Revision der Erlässe vorgenommen und ein einheitlicher Erlaß hinausgegeben werde. Ich glaube, daß ich die Besorgnisse, welche hier ausgesprochen worden sind, zerstreuen werde, wenn ich mich ohneweiters bereit erkläre, die Verordnung vor ihrer Hinausgabe dem Industrierate und den anderen beteiligten Körperschaften vorzulegen und den Herren so Gelegenheit zu geben, sich mit der Sache zu befassen.

Gestatten Sie mir noch zwei Worte gegenüber Herrn Kommerzialrat Mahla. Ich darf konstatieren, daß es sich da vielleicht um einen nicht genügend informierten Gewerbeinspektor gehandelt hat, der einen Antrag stellte, der — wie ich zugebe — undurchführbar gewesen ist. Gleichzeitig aber möchte ich konstatieren, daß dem Wunsche des Herrn Kommerzialrates seitens der II. Instanz ohneweiters entsprochen wurde, ohne daß das Ministerium einen Anlaß gehabt hätte, zu intervenieren.

Wir schreiten zur Abstimmung. Ich darf die Anträge des Herrn Referenten, da kein Widerspruch erfolgt, mit dem Zusatze des Herrn Kohn, dem sich der Herr Referent konformiert hat, als angenommen erklären.

Digitized by Google

7.

Beschluß des Industrierates, betreffend die Revision der im Wege von Verordnungen und administrativen Erlässen hinausgegebenen Verfügungen über die Bewilligung gewerblicher Überstunden nach § 96, G. O.

Auf Grund des von der II. Abteilung erstatteten Berichtes hat der Industrierat in der am 13. Februar 1905 abgehaltenen X. Plenarsitzung hinsichtlich der Revision der im Wege von Verordnungen und administrativen Erlässen hinausgegebenen Verfügungen über die Bewilligung gewerblicher Überstunden nach § 96, G. O. beschlossen:

„Der Industrierat ersucht das k. k. Handelsministerium und das k. k. Ministerium des Innern, die die Bewilligung der Überstunden regelnden Erlässe vom 27. Mai 1885, 4. Jänner 1886, 12. Oktober 1895 und 5. Dezember 1896 im Sinne der in dem im Industrierate erstatteten Referate gestellten Anträge und der in der Debatte gefallenen Anregungen einer Revision zu unterziehen."

Digitized by Google

Digitized by Google

Industrierat.

Verhandlungen und Beschlüsse

des

Industrierates.

7. Heft.

Verwendung der Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen und Ausnützung der Wasserkräfte.

Herausgegeben vom Bureau des Industrierates im k. k. Handelsministerium.

Wien 1905.

Im Kommissionsverlage der Manz'schen k. u. k. Hof- Verlags- und Universitätsbuchhandlung,
I., Kohlmarkt 20.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorbemerkung	3
Antrag des Mitgliedes Julius Singer, betreffend die Erstattung eines Gutachtens über die vom Standpunkte der allgemeinen wirtschaftlichen, der industriellen und Verkehrsentwicklung zweckmäßigste und förderlichste Verwendung der Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen	5
Auszug aus dem stenographischen Protokolle der IX. Plenarsitzung des Industrierates vom 19. April 1904	6
Auszug aus dem Protokollresumé der 1. Sitzung der II. Abteilung des Industrierates vom 19. April 1904	6
Bericht des Mitgliedes Hugo v. Root	7
Tabellarische Übersicht der in den österreichischen Alpenflüssen vorhandenen Wasserkräfte (Beilage zu dem Berichte des Mitgliedes Hugo v. Root)	10
Bericht des Mitgliedes Franz Křižík über die Verwendung der Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen und bei den anläßlich der Flußregulierungen vorzunehmenden Wasserbauten überhaupt	15
Technischer Bericht über die projektierte Ausnützung der Wasserkräfte an der zu kanalisierenden Elbestrecke von Königgrätz abwärts bis Melnik (Beilage zu dem Berichte des Mitgliedes Franz Křižík)	20
Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 3. Sitzung der II. Abteilung des Industrierates vom 5. Dezember 1904	32
Bericht der II. Abteilung	40
Auszug aus dem stenographischen Protokolle der X. Plenarsitzung des Industrierates vom 14. Februar 1905	40
Beschluß des Industrierates	44
Anhang (Kartenskizze des Projektes über Ausnützung der Wasserkräfte an der kanalisierten Elbe)	45

Digitized by Google

Vorbemerkung.

Auf Grund eines von dem Mitgliede Julius Singer in der IX. Plenarsitzung vom 19. April 1904 gestellten Antrages hat die II. Abteilung des Industrierates die Frage der zweckmäßigsten und förderlichsten Verwendung der Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen in Beratung gezogen und die Mitglieder Hugo v. Noot und Franz Křižík zu Referenten über diesen Gegenstand bestellt. Über Anregung des Mitgliedes Křižík wurde von dieser Abteilung ferner der Beschluß gefaßt, auch die Frage der zweckmäßigen Ausnützung der Wasserkräfte in Böhmen in Erörterung zu ziehen und das Mitglied Křižík mit der Erstattung eines Vorberichtes über diese Frage betraut. Die von den beiden Referenten vorgelegten Berichte wurden in der 3. Sitzung der II. Abteilung vom 5. Dezember 1904 genehmigt und die Referentenanträge nebst den in der erwähnten Sitzung angenommenen Ergänzungen dem Plenum des Industrierates unterbreitet. Hiebei wurde derjenige Teil der Anträge des Referenten Křižík, welcher die Ausnützung der Wasserkräfte bei den Flußregulierungen und Kanalbauten überhaupt betrifft, als über den Gegenstand des Antrages Singer hinausgehend von der II. Abteilung zurückgestellt.

In der X. Plenarsitzung des Industrierates vom 14. Februar 1905 wurden die Anträge der II. Abteilung zum Beschlusse erhoben und die II. Abteilung über Antrag des Mitgliedes Křižík beauftragt, sich mit der Frage der Ausnützung der Wasserkräfte weiter zu befassen und dem Plenum diesbezüglich weitere Vorschläge zu erstatten.

Wien, am 29. April 1905.

Bureau des Industrierates:
Dr. Brosche.

Digitized by Google

1.

Antrag des Mitgliedes Julius Singer, betreffend die Erstattung eines Gutachtens über die vom Standpunkte der allgemeinen wirtschaftlichen, der industriellen und Verkehrsentwicklung zweckmäßigste und förderlichste Verwendung der Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen.

(Eingelangt im Bureau des Industrierates am 28. März 1904.)

Der Bau der neuen Alpenbahnen bietet ein Mittel für die wirtschaftliche Entwicklung der Alpenländer, welche diese Bahnen durchziehen.

Allein mit dem Bau der Eisenbahn an sich ist noch nicht das Wesentlichste für die Güterproduktion und somit für die Beschaffung von Arbeitsgelegenheit für die dortige Bevölkerung getan; dieser wirtschaftliche Zweck wird erst erreicht, wenn sich an der Bahnlinie Industrien ansiedeln, für welche dort angemessene Existenzbedingungen vorhanden sind oder geschaffen werden.

Nach dieser Richtung bilden aber die vorhandenen Wasserkräfte nicht bloß ein zweckdienliches Mittel, sondern repräsentieren gerade in den durch die Alpenbahnen durchzogenen Landesgebieten den größten volkswirtschaftlichen Wert, sowie die wichtigste Unterlage für die Möglichkeit und Aussichten einer industriellen Entwicklung.

Da ist es nun von Wichtigkeit, wie die Wasserkräfte mit der größten wirtschaftlichen Wirkung nutzbar gemacht, wofür sie abgegeben werden, ob etwa der staatliche Ausbau derselben zu empfehlen wäre, um die Abgabe der Kraft als Industrieförderungsmittel zur Gründung neuer in Österreich nicht bestehender Industrien zu benützen, ob für Industrien, welche die heimischen Naturprodukte verwerten und eine größere Arbeiterzahl beschäftigen, eine besondere Berücksichtigung ratsam erscheint.

Diese und ähnliche Erwägungen dürften wohl geeignet erscheinen, den Industrierat zu bestimmen, die Frage einer vom Standpunkte der allgemeinen wirtschaftlichen, der industriellen und der Verkehrsentwicklung zweckdienlichste und förderlichste Verwendung der Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen einem eingehenden Studium zu unterziehen und hierüber der hohen Regierung ein Gutachten zu erstatten.

Auf Grund dessen erlaube ich mir den

Antrag

zu stellen:

Der Industrierat wolle beschließen, die II. Abteilung anzuweisen, die Frage der vom Standpunkte der allgemeinen wirtschaftlichen, der industriellen und Verkehrsentwicklung zweckmäßigsten und förderlichsten Verwendung der Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen der Beratung zu unterziehen und hierüber behufs Abgabe eines bezüglichen Gutachtens an die hohe Regierung dem Plenum des Industrierates Bericht zu erstatten.

Wien, den 28. März 1904.

Julius Singer,
Mitglied des Industrierates.

Digitized by Google

2.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der IX. Plenarsitzung des Industrierates vom 19. April 1904.

Vorsitzender Seine Exzellenz Handelsminister Freiherr v. **Call**: Wir kommen zu Punkt 7 der Tagesordnung:

„Antrag des Mitgliedes Kommerzialrates Julius Singer, betreffend die Erstattung eines Gutachtens über die vom Standpunkte der allgemeinen wirtschaftlichen, der industriellen und Verkehrsentwicklung zweckmäßigste und förderlichste Verwendung der Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen."

Wünscht der Herr Antragsteller das Wort?

Mitglied **Singer**: Ich verweise auf den im Drucke vorliegenden Antrag samt Begründung und glaube, auf weitere Ausführungen verzichten zu dürfen.

Vorsitzender: Der Antrag lautet *(verliest denselben)*.

Wünscht jemand das Wort? *(Niemand meldet sich.)* Es ist nicht der Fall. Wir schreiten zur Abstimmung. Ich bitte jene Herren, welche den Antrag annehmen, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)*

Der Antrag ist angenommen; der Gegenstand wird der II. Abteilung zur Vorberatung zugewiesen.

3.

In der 1. Sitzung der II. Abteilung des Industrierates vom 19. April 1904, wurden die Mitglieder Hugo v. Noot und Franz Křižik zu Referenten über den Antrag des Mitgliedes Singer bestellt.

Über eine Anregung des Mitgliedes Křižik wurde beschlossen, auch die Frage der zweckmäßigen Ausnützung der Wasserkräfte in Böhmen in Erörterung zu ziehen und das Mitglied Křižik eingeladen, der II. Abteilung über diese Frage einen Vorbericht zu erstatten.

Digitized by Google

4.

Bericht des Mitgliedes Hugo v. Root über den Antrag des Mitgliedes Julius Singer, betreffend die Erstattung eines Gutachtens über die zweckmäßigste und förderlichste Verwendung der Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen.

Der Industrierat hat die II. Abteilung angewiesen, die Frage der zweckmäßigsten und förderlichsten Verwendung der Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen der Beratung zu unterziehen und hierüber behufs Abgabe eines Gutachtens an die hohe Regierung dem Plenum des Industrierates Bericht zu erstatten.

Der gefertigte Referent betrachtete es zunächst als seine Aufgabe, festzustellen, welche Flußgebiete im Gebiete der neuen Alpenbahnen überhaupt in Betracht kommen, um einen Überblick zu gewinnen, in welchen Gebieten Wasserkräfte für öffentliche und private industrielle Zwecke nutzbar gemacht werden könnten.

Diese Untersuchung machte mangels zureichender offizieller Daten hydrographische und hydrotechnische Vorarbeiten nötig und gestaltete sich infolge der großen Ausdehnung des industriellen Attraktionsgebietes der neuen Alpenbahnen und des Reichtums desselben an Flußläufen zu einer sehr umfangreichen und schwierigen Arbeit.

Es gilt ja als feststehend — und dies hat gewiß auch dem Herrn Antragsteller vorgeschwebt — daß die Menge solcher Wasserkräfte eine sehr große ist; von der Kenntnis der Wasserläufe und der Wassermengen bis zur Ermittlung der wirklich ausnutzbaren Wasserkräfte ist aber ein weiter Weg.

Wenn es sich um die rationelle Ausnützung einer Wasserkraft handelt, ist vorerst eine vollständige hydrologische Aufnahme der betreffenden Bach- oder Flußstrecke unerläßlich. Und nach der Aufnahme im Felde kommen weitere Schwierigkeiten: die Wassermenge variiert wie der Wasserstand, wie das Wetter; bald ist sie groß, bald klein, scheinbar nicht gebunden an Regel und Norm. Während das Zuviel des feuchten Elementes gewöhnlich kein Kopfzerbrechen verursacht, erhebt sich nach dem Zuwenig eine um so ernstere Frage, je größer die Wasserkraftanlage projektiert wird. Das Minimum an Wasser, das im Gerinne in den trockensten oder kältesten Zeiten geführt wird, bildet deshalb den Hauptgegenstand solcher Untersuchungen und erst wenn die Minimalwassermenge nicht entspricht, fällt der mittleren Wassermenge eine größere Rolle zu, weil sie einen Wert darstellt, welcher dann als konstant betrachtet werden darf, wenn Reservoirs mit genügendem Fassungsraum den Überfluß der einen Jahreszeit für die trockene Saison zurückbehalten. Die Detailerforschung eines konkreten Falles ist demnach recht umständlich und zeitraubend.

Die Untersuchung im vorliegenden Falle konnte selbstverständlich nicht auf Aufnahme im Felde basieren und kann deshalb auch nicht jene Genauigkeit beanspruchen, die der Projektant bei Errichtung einer Kraftanlage verlangen muß. Die Wasserkraftbestimmung mußte daher mittels anderer vorhandener Behelfe versucht werden.

Zunächst mußte in den Jahrbüchern des k. k. hydrographischen Zentralbureaus nachgeforscht werden. Diese Publikationen enthalten tabellarische Darstellungen über Niederschläge, Wasserstände, über hydrometrische Messungen, ferner Einzeldaten über Gefälle, Gebietausdehnung und Längserstreckung gewisser Flüsse. Auch sind für einige Pegel von alpinen Gewässern (Innsbruck, Kufstein, Villach ꝛc.) die jährlichen und monatlichen Niederschlags- und Abflußmengen mitgeteilt, aus deren gegenseitigem Verhältnisse sich der sogenannte Abflußkoeffizient oder Faktor ergibt, welcher bei Flüssen mit ähnlicher Konfiguration und ähnlichen Niederschlagsverhältnissen wenig oder gar nicht variiert. Der Abflußkoeffizient, eine Erfahrungsgröße, war eines der nächstliegenden Mittel, um die mittleren Abflußmengen einzelner Einzugsgebiete zu bestimmen. Der Abflußkoeffizient hat immer zur Voraussetzung, daß die Niederschlagsmengen der zu untersuchenden Flußstrecke bekannt sind, und daß die Abfuhrverhältnisse dieses Flusses sich ähnlich gestalten wie an jenem Flusse, dessen Abflußfaktoren im Wege der Messung bestimmt wurden. Was nun den Niederschlag anbelangt, so ist derselbe durch mehr als 50 Jahre seitens der k. k. Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik in vereinzelten Orten und seit 10 Jahren im Detail an zahlreichen Punkten seitens des hydrographischen Dienstes gemessen worden. Die Niederschlagsverhältnisse können demnach, wenn man von den alpinen Höchstregionen absieht, als gut bekannt angenommen werden. Im vorliegenden Falle wurden 25jährige Niederschlagsmittel zur Anwendung gebracht und die mit Berücksichtigung der Abflußkoeffizienten erhaltenen mittleren Abflußmengen stellen deshalb einen 25jährigen Durchschnitt dar. Auf diesem Wege wurde der mittlere Jahresabfluß

Digitized by Google

bestimmt, welcher aber nur dann als reell betrachtet werden könnte, wenn der gesamte für den Abfluß zur Verfügung stehende Niederschlag in einem großen Reservoir aufgespeichert wäre und ganz gleichmäßig von Sekunde zu Sekunde, von Tag zu Tag und von Monat zu Monat abgegeben würde.

Neben dem durchschnittlichen Mittelwasser, das an sämtlichen Alpenflüssen im Sommer an Größe übertroffen, in den Wintermonaten aber nicht erreicht wird, besitzt die Minimalwassermenge vor allem die größte Bedeutung. Sie wird einerseits durch die Größe des betreffenden Einzugsgebietes beeinflußt, anderseits bilden Bodendurchlässigkeit, Verteilung der Niederschläge, natürliche Retention ꝛc. Umstände, welche das Minimalabflußmaß bei verschiedenen Flüssen auch dann verschieden gestalten, wenn es auf dieselbe Flächeneinheit (ein Quadratkilometer) bezogen wird. Bei einigen Alpenflüssen ist wahrgenommen worden, daß sich das kleinste Wasser zum mittleren Wasser wie 1 : 4 verhält und ist deshalb auch dieses Verhältnis den in der beiliegenden Tabelle enthaltenen Zahlen meistens zu Grunde gelegt worden. Die so erhaltenen Minimalwässer pflegen aber nicht jedes Jahr, sondern erst unter besonderen Verhältnissen einzutreten. Die durchschnittlichen Jahres-Wasserkraftminima werden daher an sämtlichen Stellen etwas größer ausfallen als in der Tabelle.

Nachdem der eine grundlegende Faktor für die Kraftberechnung bestimmt war, mußte der zweite Faktor, das Gefälle, gleichfalls erst gesucht werden. Dieses läßt sich ohne Nivellement nicht genau fixieren; um einigermaßen zufriedenstellende Zahlen zu erlangen, steht kein anderes Mittel zu Gebote, als die in der Spezialkarte 1 : 75.000 enthaltenen Angaben (Koten und Isohypsen) abzusuchen und auf diese Weise die Fallhöhe annähernd zu ermitteln. Für den vorliegenden Zweck wurde speziell nicht das Gesamtgefälle der verschiedenen Bäche und Flüsse bestimmt, sondern es wurden nur diejenigen Talpartien ausgewählt, die sich durch einen steilen Abfall auszeichneten. Die vorgefundenen Strecken größten Gefälles wurden durch Abzirkelung ausgemessen und die Gefällsdifferenz bestimmt, worauf mittels der bekannten Formel:

1 sec m^3 × 13·3 × Gefälle die PS berechnet wurden.

Diese sind in der nachfolgenden tabellarischen Übersicht eingesetzt.

Zur richtigen Beurteilung der in derselben enthaltenen Zahlenwerte ist noch folgendes zu bemerken:

Zunächst dürfte die Größe mancher Lauflängen auffallen, die im Maximum (Eisack von Klausen bis Bozen) 31 Kilometer erreichen. Dadurch wird eine mittlere Wasserkraft von 196.000 und eine Minimalwasserkraft von 40.000 PS erzielt. Da es Zufuhrkanäle von solcher Länge nie geben wird, ist selbstverständlich eine Abstaffelung vorzunehmen, über deren ökonomischeste Art und Weise bloß die Untersuchung an Ort und Stelle Auskunft erteilen kann. Ebenso muß es solchen Untersuchungen überlassen werden, zu entscheiden, ob sämtliche oder einzelne der angeführten Wasserkräfte sich rationell erweisen oder ob nicht schon bestehende Wasserrechte, zu große natürliche Hindernisse, Verkehrsschwierigkeiten und anderweitige Bedenken gegen eine Ausnutzung sprechen. Endlich muß noch bezüglich der Pferdestärken angeführt werden, daß die mitgeteilten Ziffern bloß ein Bruttoausmaß darstellen, so daß also je nach dem Leistungsgrade der gewählten maschinellen Anlagen ein entsprechender verminderter Wirkungsgrad zur Erlangung der effektiven Fabrikspferdekraft in Kalkulation zu setzen ist.

Die beiliegende tabellarische Übersicht der in den österreichischen Alpenflüssen vorhandenen Wasserkräfte ist in folgender Weise angelegt:

Die erste Kolonne enthält die Bezeichnung des Flußlaufes.

In der zweiten Kolonne ist die auf obigen Grundlagen ermittelte günstigste Wasserentnahmsstelle und deren Seehöhe angegeben.

Hierauf erfolgt in der nächsten Kolonne die Ortsbezeichnung der in Aussicht zu nehmenden Krafterzeugungsstelle und deren Seehöhe.

Aus der Differenz der Seehöhen, der Wasserentnahmsstelle und der Krafterzeugungsstelle ergibt sich dann in der nächsten Kolonne das Nutzgefälle; in derselben Kolonne ist auch die bezügliche Distanz (Länge des Werkskanals) angegeben.

Die folgende Kolonne enthält sodann die Wassermenge in Sekundenkubikmetern, wie sie sich aus den Niederschlagsmengen unter Zugrundelegung des in einigen Fällen ermittelten und in anderen Fällen analog berechneten Abflußkoeffizienten ergibt, und zwar ist die Minimal- sowie die durchschnittliche Wassermenge angegeben.

In der letzten Kolonne sind die Bruttowasserkräfte, in Hunderten von Pferdekräften ausgedrückt, angegeben, und zwar wieder im Minimum und im Durchschnitt.

Die letzte Rubrik „Anmerkung" enthält schließlich die Bezeichnung der nächsten Bahnstation und die Entfernung der Krafterzeugungsstelle von derselben.

Aus dieser Tabelle läßt sich nachstehende Gesamtübersicht der im Zuge der Alpenbahnen vorhandenen Bruttowasserkräfte aufstellen:

Digitized by Google

Gesamtübersicht der Wasserkräfte im Gebiete der Alpenbahnen.

Flußgebiet	Nummer der Tabelle	Durchschnitts-PS	Minimal-PS	Größte Wasserkraft
Inn ohne Salzach . . .	1—16	357.500	86.000	54.000 (oberster Inn)
Salzach bei Salzburg . .	17—25	110.600	27.000	24.900 (Gasteiner Ache)
Enns	26—29	68.300	16.200	47.500 (Enns, Hieflau)
Mur	30—33	32.880	8.090	17.700 (Mur, Steindorf)
Drau	34—52	280.700	69.900	29.800 (Möll, Möllbrücke)
Etsch, Po	53—75	769.400	172.700	196.000 (Eisack, Klausen)
Save, Isonzo	76—91	96.050	22.430	26.000 (Isonzo b. Flitsch)
Summe .		1,715.430	402.230	

Wie aus dieser Übersicht hervorgeht, ist die Masse der im Gebiete unserer neuen Alpenbahnen schlummernden Wasserkräfte eine sehr große, wenn auch nicht so groß, als gewisse optimistische Schätzungen angenommen haben.

Bis jetzt sind Wasserkraftbestimmungen größeren Umfanges in den österreichischen Alpen nicht durchgeführt worden, und war man bezüglich dieses wasserreichsten Gebirges Europas und bezüglich seiner motorischen Schätze auf sehr allgemeine Annahmen, die nur mit Millionen von Pferdestärken operierten, angewiesen.

Durch die neuen Alpenbahnen ist nun die Möglichkeit zur Verwertung dieser Naturschätze näher gerückt. Wie verlautet, will sich das Eisenbahnministerium einzelner Wasserkräfte zum Betrieb der neuen Alpenbahnen versichern und hat auch schon konkrete Erhebungen eingeleitet; es ist aber ganz ausgeschlossen, daß der Staat auch nur einen namhaften Bruchteil der vorhandenen Wasserkräfte für sich verwenden kann, die überwiegende Menge muß und kann dem privaten Unternehmungsgeiste zufallen.

Zunächst muß sich daher die staatliche Eisenbahnverwaltung, und zwar so bald als möglich entscheiden, welche Wasserkräfte sie für den Betrieb der neuen Alpenbahnen benötigen wird.

Die übrigen Wasserkräfte müssen aber der Privatindustrie zugänglich gemacht werden und dazu ist vor allem nötig, daß der Staat durch seine Organe systematische Aufnahmen in der Natur machen läßt, um einen näheren Einblick in die vorhandenen Wasserkräfte zu schaffen, daß also eine Art Wasserkraftkataster angelegt werde, aus dem jeder Interessent sich informieren kann. Der Staat besitzt in dem hydrographischen Zentralbureau des Ministeriums des Innern bereits eine Anstalt, welche dieser Aufgabe bei entsprechender Ausgestaltung vollkommen gewachsen wäre. Dieses Institut wäre also von der hohen Regierung damit zu betrauen, die in der dem Berichte angeschlossenen Tabelle auf Grund theoretischer Ermittlungen verzeichneten Wasserkräfte durch systematische Aufnahmen hinsichtlich ihres ökonomischen Wertes zu untersuchen und die Ergebnisse der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen.

Diese Vorarbeit muß geschehen, bevor die Frage gelöst werden kann, auf welche Weise die Wasserkräfte der Volkswirtschaft am besten nutzbar gemacht werden können.

Keineswegs aber dürfte sich der Staat bei der Lösung dieser Frage in erster Linie von fiskalischen Wünschen leiten lassen, im Gegenteil müßte der Privatindustrie ein Ansporn zur Gründung neuer Industrien durch Erleichterungen der Konzessionserteilung, durch zeitweilige Steuerfreiheit und ähnliche staatliche Begünstigungen gegeben werden. Bestehende Wasserrechte müßten natürlich in ihren berechtigten Interessen geschützt werden.

Der Zeitpunkt für nähere Vorschläge wird aber erst gekommen sein, wenn die ökonomisch ausnützbaren Wasserkräfte genau bekannt sind und wenn es entschieden ist, welche Wasserkräfte die Staatsbahnverwaltung für die Alpenbahnen selbst in Anspruch nehmen will.

Der gefertigte Referent stellt daher den Antrag:

Der Industrierat wolle beschließen, diesen Bericht der hohen Regierung mit der dringenden Bitte zu unterbreiten, die in der Tabelle angeführten und etwa sonst noch im Attraktionsgebiete der alten und neuen Alpenbahnen in Betracht kommenden Wasserläufe und Wasserkräfte durch seine Organe, insbesondere durch das k. k. Hydrographische Zentralbureau im Ministerium des Innern, einer systematischen Aufnahme und Untersuchung hinsichtlich der für die ökonomische Ausnützung derselben maßgebenden Momente unterziehen lassen, die Ergebnisse dieser Untersuchung öffentlich bekannt und zugänglich zu machen und die Verwaltung der k. k. Staatsbahnen zur baldmöglichsten Entscheidung zu veranlassen, welche Wasserläufe und Wasserkräfte dieselbe für den Bahnbetrieb benötigt und tatsächlich in absehbarer Zeit nutzbar machen will.

Wien, 1. Oktober 1904.

Hugo v. Noot,
Referent.

Digitized by Google

5.

Tabellarische Übersicht der in den österreichischen Alpenflüssen vorhandenen Wasserkräfte.

(Beilage zu dem Berichte des Mitgliedes Hugo v. Vool.)

Nummer	Gewässer	Wasserentnahmsstelle und Seehöhe derselben in *m*		Krafterzeugungsstelle und Seehöhe derselben in *m*		Nutzgefälle und Distanz	Wassermenge in Sek. m^3 Minimal	Wassermenge in Sek. m^3 Durchschnitts	Brutto-Wasserkraft in Hunderten P. S. Minimal	Brutto-Wasserkraft in Hunderten P. S. Durchschnitts	Anmerkung
1	Inn	Kajetansbrücke unterhalb Finstermünz	1000	Steinbrück	910	auf 13 *km* 85 *m* N. G.	10·7	48	120	540	18 *km* bis zur Station Landeck
2	„	Steinbrück	910	Pruß	870	auf 7 *km* 30 *m* N. G.	15	60	55	239	12 *km* bis zur Station Landeck
3	Faggenbach (Kaunsertal)	Poschenhof	1200	Faggen	870	auf 8 *km* 300 *m* N. G.	1·3	5·1	50	200	„
4	Sanna	Vereinigung von Rosanna und Trisanna	878	Landeck	790	auf 7 *km* 80 *m* N. G.	5·2	22·5	55	239	k. k. Bahnstation
5	Rosanna	Flirsch	1100	Wiesberg	900	auf 8 *km* 190 *m* N. G.	2	7·9	50	199	Haltestelle der Arlbergbahn
6	Trisanna	unterhalb Obermühl	1130	„	900	auf 10 *km* 220 *m* N. G.	2·3	9·4	65	275	„
7	Pitzbach	Jerzens	900	Maierhof-Roppen im Inntale	730	auf 12 *km* 160 *m* N. G.	1·6	6·1	35	130	k. k. Bahnstation
8	Öztaler Ache	Au	1140	Neudorf	1020	auf 5 *km* 135 *m* N. G.	4·5	18	80	320	11 *km* zur Station Ötzbruck
9	„	Habichen	850	Ötzbruck	750	auf 9 *km* 90 *m* N. G.	6	21·6	60	258	k. k. Bahnstation
10	Giesenbach oder Melach	Sellrain	1000	Kematen im Inntal	620	auf 7 *km* 350 *m* N. G.	1·2	5·4	60	250	Bahnstation
11	Sill	Matrei	970	Mühltal	850	auf 7 *km* 110 *m* N. G.	2·7	9·9	40	145	Brennerbahn diese Kraft ist wegen der Talenge schwer nutzbar
12	Ruzbach	Vulpmes	910	Stefansbrunn	710	auf 8·5 *km* 150 *m* N. G.	1·8	7·6	35	150	an der Brennerbahn
13	Sill	von der Vereinigung mit dem Ruzbach (Stubaital)	690	Wilten	590	auf 5½ *km* 95 *m* N. G.	5	21·8	65	275	„
14	Ziller	von der Vereinigung des Tux- und Zemmbaches	640	Zell am Ziller	565	auf 9 *km* 70 *m* N. G.	3·9	18·5	45	173	an der Zillertalerbahn
15	Brandenberger Ache	Mösl	640	Kramsach	520	auf 7 *km* 110 *m* N. G.	2	8·5	30	124	bei der Station Rattenberg
16	Brixentaler Ache	Hopfgarten	600	Rothenbühel	540	auf 4 *km* 55 *m* N. G.	2·1	8	15	58	an der Staatsbahn
17	Salzach	oberhalb Krimmlerfälle	1300	Krimml	950	auf 4 *km* 300 *m* Gef.	0·9	3·7	38	147	Station Krimml

Digitized by Google

Nummer	Gewässer	Wasserentnahmsstelle und Seehöhe derselben in *m*	Kraferzeugungsstelle und Seehöhe derselben in *m*	Nutzgefälle und Distanz	Wassermenge in Sek. m^3 Minimal-	Wassermenge in Sek. m^3 Durchschnitts-	Brutto-Wasserkraft in Hunderten P. S. Minimal	Brutto-Wasserkraft in Hunderten P. S. Durchschnitts	Anmerkung
18	Salzach	Mühlbach 815	Stuhlfelden 775	auf 11 *km* 35 *m* N. G.	4·3	17·1	20	80	Pinzgauer Lokalbahn
19	Fuscher Ache	oberhalb Fusch 825	bei der Mündung 750	auf 6 *km* 70 *m* N. G.	0·9	3·6	8	33	an der Staatsbahn
20	Rauriser Ache	Schock-Wald 900	Taxenbach 690	auf 3·5 *km* 200 *m* N. G.	2	8·7	55	230	k. k. Staatsbahn
21	Gasteiner Ache	Brandstatt 800	bis zur Mündung bei Lend-Gastein 625	auf 4 *km* 170 *m* N. G.	2·6	11	60	249	Station Lend-Gastein
22	Arlbach	Golegg-Holzer 810	bis zur Mündung 585	auf 5 *km* 220 *m* N. G.	1·7	7	50	204	2 *km* zur Station Schwarzach
23	Wagreinerbach	Wagrein 810	St. Johann i. P. 580	auf 7·5 *km* 200 *m* N. G.	0·7	2·9	20	80	k. k. Staatsbahnstation
24	Lammer	von der Rußbach-Mündung 620	Benzenau 550	auf 6 *km* 65 *m* N. G.	1·1	4·3	9	37	12 *km* bis zur Station Golling
25	„	Buchegg 540	Partl 500	auf 3·5 *km* 37 *m* N. G.	2·1	9·5	10	46	7·5 *km* bis zur Station Golling
26	Enns	Gstatterboden 560	Hieflau 495	auf 8 *km* 60 *m* N. G.	13·8	59·5	110	475	k. k. Staatsbahnstation
27	Erzbach	Von der Vereinigung des Radmer- und Erzbaches 535	„ 495	auf 2 *km* 38 *m* N. G.	1·7	6·7	8	34	„
28	Steyer	unterhalb Klaus 460	bis zur Vereinigung Steyerling 380	auf 10 *km* 75 *m* N. G.	1	15·2	36	142	an der Pyhrnbahn
29	Krimml Steyerling	von Kote 470	bis Kote 380	auf 9 *km* 80 *m* N. G.	0·75	3	8	32	„
30	Mur	Mamming-Stein 955	Steindorf 880	auf 11 *km* 70 *m* N. G.	4·7	19	44	177	Murtalbahn
31	Pöls	Pöls 800	oberhalb Thalheim im Murtale 710	auf 1·6 *km* 88 *m* N. G.	1·7	7·1	20	83	k. k. Staatsbahnstation (der Werkgraben ist durch einen Stollen im Murtale zu führen)
32	Liesing	Madstein 600	St. Michael 565	auf 3 *km* 32 *m* N. G.	1·4	6·3	6	27	k. k. Staatsbahnstation
33	Vorderbergerbach	Trofaiach 640	Donawitz 550	auf 7 *km* 85 *m* N. G.	0·9	3·7	10	41·8	„
34	Drau	Anraß 900	oberhalb Lienz 700	auf 13 *km* 180 *m* N. G.	3·1	12·4	71	296	Südbahnstation Lienz
35	Isel	Nied. Mauern 1100	„am Stoß“ 930	auf 7 *km* 150 *m* N. G.	1·5	6	30	119	32 *km* zur Station Lienz
36	Tauernbach	Gruben 1110	„ 930	auf 6 *km* 170 *m* N. G.	1·2	4·9	26	110	„

Digitized by Google

Nummer	Gewässer	Wasserentnahmsstelle und Seehöhe derselben in *m*		Kraferzeugungsstelle und Seehöhe derselben in *m*		Nutzgefälle und Distanz	Minimal / Durchschnitts-Wassermenge in Sek. m^3		Minimal / Durchschnitts-Brutto-Wasserkraft in Hunderten P. S.		Anmerkung
37	Ziel	von der Mündung des Defereggenbaches	800	unterhalb Ainet	700	auf 12 *km* 90 *m* R. G.	5·9	23·7	70	284	8 *km* zur Station Lienz
38	Defereggenbach	Hopfgarten	1070	zur Mündung	800	auf 5 *km* 260 *m* R. G.	2	8·2	70	283	12 *km* zur Station Lienz
39	Möll	Döllach Mitteldorf	1000	vor Winklern	869	auf 11 *km* 130 *m* R. G.	2	8·2	36	142	12 *km* zur Südbahnstation Lienz
40	„	Lazendorf	800	Rakowitzen	735	auf 5 *km* 60 *m* R. G.	3·7	15	30	120	15 *km* von der neuen Tauernbahn
41	„	Bent	640	Möllbrücke an der Mündung	550	auf 12 *km* 85 *m* R. G.	6·6	26·5	74	298	an der neuen Tauernbahn
42	Mallnitz	Mallnitz	1180	oberhalb Ober-Vellach	680	auf 6 *km* 590 *m* Gef.	0·6	2·5	34	137	-
43	Lieser	Leoben	850	Gmünd	730	auf 6 *km* 110 *m* R. G.	2·1	8	30	117	15 *km* zur Station Spittal a. d. Drau
44	Maltabach	Fallbach	840	„	730	auf 10 *km* 100 *m* R. G.	1·5	6	20	80	„
45	Lieser	Gmünd	725	Liseregg	600	auf 2 *km* 110 *m* R. G.	4·5	18	66	263	6 *km* zur Station Spittal a. d. Drau
46	Weißenbach	Gassen Wiederschwung	720	Rammering	530	auf 5 *km* 180 *m* R. G.	0·9	3·8	23	91	an der Südbahn (der Werksgraben ist durch einen Stollen im Drautal zu führen)
47	Gail	Aigen	805	Mauthen Kötschach	710	auf 8 *km* 85 *m* R. G.	3·2	12·8	36	144	30 *km* zur Station Hermagor
48	Gailitz	Von der Vereinigung mit dem Weißenbach	680	Gailitz	570	auf 8 *km* 100 *m* R. G.	2·3	9·3	30	123	k. k. Staatsbahnstation
49	Vellach	unterhalb Eisenkappel	540	Rein	460	auf 6·5 *km* 75 *m* R. G.	1·2	4·9	12	47	10 *km* zur Südbahn
50	Gurk	Weitensfeld	700	Straßburg	658	auf 11 *km* 35 *m* R. G.	2	8·1	9	38	an der Gurktalbahn
51	Metnitz	Metnitz	820	Hundsdorf	700	auf 7 *km* 110 *m* R. G.	1·2	5·4	18	79	8 *km* zur Station Friesach
52	Görtschitz	Mösel	680	Eberstein	570	auf 10 *km* 100 *m* R. G.	0·7	2·7	9	36	Bahnstation
53	Etsch	Haidersee	1460	Glurns	900	auf 11 *km* 500 *m* R. G.	1·2	4·8	80	320	50 *km* zur Station Meran 60 *km* zur Station Landeck
54	„	Laas	870	Goldrein	670	auf 12 *km* 190 *m* R. G.	5·1	22·6	130	570	30 *km* zur Station Meran
55	Plima	unterhalb Gand	1200	Morter	700	auf 7 *km* 450 *m* R. G.	0·6	2·7	30	162	33 *km* zur Station Meran

Digitized by Google

Nummer	Gewässer	Wasserentnahmestelle und Seehöhe derselben in *m*		Kraferzeugungsstelle und Seehöhe derselben in *m*		Nutzgefälle und Distanz	Wassermenge in Sek. m^3 Minimal	Wassermenge in Sek. m^3 Durchschnitts-	Brutto-Wasserkraft in Hunderten P. S. Minimal	Brutto-Wasserkraft in Hunderten P. S. Durchschnittl.	Anmerkung
56	Schnalserbach	unterhalb Karthaus	1100	bis zur Mündung Naturns	550	auf 8 *km* Entfernung 500 *m* N. G.	0·7	3·6	55	265	18 *km* zur Station Meran
57	Passer	St. Leonhard	640	unterhalb Meran	360	auf 15 *km* 250 *m* N. G.	1·3	6·4	43	213	2 *km* zur Station Meran
58	Etsch	Plaus	520	Meran	320	auf 9 *km* 180 *m* N. G.	8·4	34·7	200	830	Station Meran
59	Falschauerbach	St. Pankraz	700	Ober-Lana	300	auf 7 *km* 350 *m* N. G.	.	.	7	30	an der Etschtalbahn
60	Eisack	Franzensfeste	650	Neustift-Bahrn	575	auf 5 *km* 70 *m* N. G.	4·1	16·4	38	152	an der Südbahn
61	Rienz	Nieder Olang	1000	Kote	830	auf 8 *km* 150 *m* N. G.	4	16	79	319	"
62	Ahrnbach	Ober-Luttach	950	Sand-Taufers	860	auf 5 *km* 85 *m* N. G.	1·8	6·7	20	76	15 *km* zur Station Bruneck
63	Gaderbach	Zwischenwasser	1000	Pflaurenz	820	auf 9 *km* 165 *m* N. G.	2·2	9	45	200	nächst der Südbahn
64	Rienz	N. Vintl	742	Brixen	570	auf 18 *km* 130 *m* N. G.	11·5	47·4	200	820	Südbahnstation
65	Grödnerbach	Kote	850	Waidbruck	475	auf 6 *km* 300 *m* N. G.	1	4·2	40	167	"
66	Eggenbach	Görgl	560	Kardaun	290	auf 4 *km* 250 *m* N. G.	0·9	3·8	30	126	3 *km* zur Station Bozen
67	Eisack	Klausen	516	Bozen	265	auf 31 *km* 220 *m* N. G.	16·7	73·8	400	1960	Südbahnstation
68	Talferbach	Marertal	719	Gries	305	auf 10 *km* 400 *m* N. G.	1·7	6·9	90	368	"
69	Noce	vom Pescarabach	500	Castell Cles	440	auf 3 *km* 50 *m* N. G.	6	21·5	40	143	20 *km* zur Station Lavis
70	"	Denno	300	Mezzolombardo	230	60 *m* N. G.	4·9	23·5	40	187	nächst der Südbahn
71	Avisio	Predazzo	1000	Fasanel Lago	900	auf 8 *km* 95 *m* N. G.	2·4	10·2	3	129	40 *km* zur Station Lavis
72	"	St. Leonardo	325	Lavis	240	auf 7 *km* 80 *m* N. G.	4·7	20·2	50	215	Südbahnstation
73	Fersina	Civezzano	400	Trient	195	auf 6 *km* 190 *m* N. G.	0·6	2·4	15	62	"
74	Sarca	Kote	216	Arco	90	auf 8 *km* 110 *m* N. G.	4·8	19·9	70	290	"
75	Chiese	Prezzo Cologna	500	Condino	400	auf 8 *km* 90 *m* N. G.	1·8	7·6	22	90	22 *km* zur Station Riva
76	Wurzener Save	unterhalb Lengenfeld	600	Jauerburg	525	auf 8 *km* 70 *m* N. G.	2·7	10·9	25	101	k. k. Staatsbahn Tarvis-Laibach
77	"	Jauerburg	520	Veldesbrücke	430	auf 8 *km* 80 *m* N. G.	3·8	15·6	40	166	

Digitized by Google

Nummer	Gewässer	Wasserentnahmsstelle und Seehöhe derselben in *m*		Krafterzeugungsstelle und Seehöhe derselben in *m*		Nutzgefälle und Distanz	Wassermenge in Sek. m^3 Minimal	Wassermenge in Sek. m^3 Durchschnitts	Brutto-Wasserkraft in Hunderten P. S. Minimal	Brutto-Wasserkraft in Hunderten P. S. Durchschnitts	Anmerkung
78	Wocheiner Save	Feistritz	500	Wocheiner Vellach	440	auf 15 *km* 50 *m* N. G.	2	8·3	13	55	an der neuen Wocheinerbahn
79	„	Seeausfluß	526	Feistritz	500	auf 5½ *km* 24 *m* N. G.	2·2	8·3	7	26·5	„
80	Kanker	unterhalb Kanker	500	Watiach	435	auf 8 *km* 60 *m* N. G.	0·9	3·7	7	30	6 *km* zur Station Krainburg
81	Pollander Sora	—	.	—	.	—	.	.	.	.	hat geringes Gefälle
82	Sora	Scheule	400	Altlack	360	auf 7 *km* 33 *m* N. G.	1·4	6·1	6	27	11 *km* zur Station Lack
83	Vereinigte Sora	Bischoflack	340	Preska Zw.	315	auf 8·5 *km* 22 *m* N. G.	3·5	17·5	10	51	Staatsbahnstation
84	Feistritz	oberhalb Oberstrein	430	Stein	370	auf 4 *km* 55 *m* N. G.	0·6	2·4	4	17·5	Bahnstation
85	„	Stein	370	Domschale	300	auf 10 *km* 65 *m* N. G.	1·2	5	10	43	„
86	Neulbach	Mitterdorf	420	Stein	370	auf 6 *km* 47 *m* N. G.	0·3	1·6	1	5·3	„
87	Isonzo	unterhalb Flitsch	370	Karfreit	205	auf 16·5 *km* 160 *m* N. E.	2·8	12	60	260	20 *km* von der Wocheinerbahn
88	„	Karfreit	200	Tolmein	167	auf 12 *km* 30 *m* N. G.	5	21·6	20	86	an der Wocheinerbahn
89	Idria	Unter Idria	315	Reka	235	auf 14 *km* 70 *m* N. G.	2	8·2	18	76	20 *km* zur Wocheinerbahn
90	Wippach	Wippach	100	Ustia	90	auf 4 *km* 9 *m* N. G.	0·84	4·2	1	5	nächst der Wocheinerbahn
91	Branica	Branica	100	Birsii	70	auf 5 *km* 28 *m* N. G.	0·6	3	2·3	11·2	„

Digitized by Google

6.

Bericht des Mitgliedes Franz Křižik über die Verwendung der Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen und bei den anläßlich der Flußregulierungen vorzunehmenden Wasserbauten überhaupt.

Soll die vom Standpunkte der allgemeinen wirtschaftlichen, der industriellen und Verkehrsentwicklung zweckmäßigste und förderlichste Verwendung der Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen erschöpfend erwogen werden, so müßten vorerst eingehende Studien über deren Verwendbarkeit, Beständigkeit, über die Auslagen der Fassung und Zuleitung des Wassers, dessen eventuelle Akkumulierung und schließlich über etwa notwendige Reserven in Dampf, durchgeführt — respektive falls solche bereits vorhanden — dem Industrierate zur Verfügung gestellt werden.

Sind selbe jedoch nicht vorhanden, so ist es vor allem nötig, um die wirtschaftliche Ausnützung der Wasserkräfte in Österreich zu erleichtern, vorerst eine allgemeine Übersicht derselben zu verschaffen.

Zu diesem Behufe wäre, wie dies in den letzten Jahren in der Schweiz bereits geschehen ist, ein diesbezüglicher Kataster der Wasserkräfte von Amts wegen anzulegen, aus welchem für jedermann ersichtlich wäre, welche Kräfte in den einzelnen Flußläufen mit Rücksicht auf das Längenprofil und auf die Wassermenge überhaupt vorhanden sind, wie viele Kräfte für Betriebszwecke bereits ausgenützt sind, und erst auf Grund der Resultate dieser Feststellungen könnte die Wasserwirtschaft rationell eingerichtet werden.

Der Referent will da nicht weiter ausführen, in welch' klarer Weise hiedurch die volkswirtschaftliche Bedeutung dieser wirklichen Naturschätze hervortreten würde, weil dies nicht Aufgabe des Referentenberichtes sein kann.

Diese Arbeit muß jedoch von Staats wegen und einheitlich geschehen und würden sich hiezu die technischen Organe der Regierung am besten eignen.

Besondere Schwierigkeiten würde dies den Behörden nicht bieten, weil nach § 99 und 100 des Wasserrechtsgesetzes bei jeder politischen Behörde ein Wasserbuch nebst Wasserkarten zu führen ist, worin sämtliche im Bezirke bereits bestehenden und auf Grund dieses Gesetzes neu erworbenen Wasserbenützungsrechte in Übersicht gehalten werden müssen.

Mit Verordnung des k. k. Ackerbauministeriums vom 20. September 1872 wurden Durchführungsvorschriften, betreffend die Einrichtung und Führung des Wasserbuches mit der Wasserkarten- und Urkundensammlung, erlassen; auf Grund derselben werden Wasserbücher geführt, wenn auch — wie leider zugegeben werden muß — ziemlich unvollständig und lückenhaft; jedenfalls würde das vorhandene Material nach entsprechenden Ergänzungen für die Aufstellung des gewünschten Katasters verwendet werden können, und zwar um so mehr, als auch der Geschäftsbericht des Ackerbauministeriums für das Jahr 1877, S. 221, eine möglichst ausgebildete Wasserrechtsstatistik als ein wichtiges Mittel der Handhabung des Wasserrechtsgesetzes bezeichnet und Ausweise über die Anlage von Wasserbüchern enthält, worin nach den damals noch nicht abgeschlossenen Erhebungen zum Beispiel die Statthalterei für Böhmen 11.089, jene für Niederösterreich 4092 Wasserwerke nachgewiesen hat, und wäre es nicht ohne ein ganz bedeutendes volkswirtschaftliches Interesse, den gegenwärtigen Stand zu kennen.

Bevor dies zur Ausführung kommt, sollten die kompetenten Behörden schon jetzt bei Erteilung von Konzessionen berücksichtigen, daß die projektierten Anlagen in der Weise hergestellt werden, daß die in dem betreffenden Wasserlaufe am Orte der Anlage vorhandene Wasserkraft, insoweit dies der gegenwärtige Stand der technischen Wissenschaft zuläßt, zur Gänze gefaßt und auch ausgenützt wird.

Die Besitzer der bereits bestehenden unrationell arbeitenden Anlagen könnten in weiterer Verfolgung dieses Prinzipes einer entsprechend geregelten Wasserwirtschaft aufgefordert werden, ihre Anlage zu vervollkommnen und die Wasserkraft voll auszunützen; falls sie dies nicht wollten oder könnten, zu gestatten, daß die unbenützte Wasserkraft an andere abgegeben werde.

Handelt es sich jedoch nur um einen Bericht über die zweckmäßigste und förderlichste Verwendung von Wasserkräften an den neuen Alpenbahnen im allgemeinen, so glaube ich vor allem verpflichtet zu sein, den Umstand hervorzuheben, daß der gegenwärtige Stand der gesetzlichen Bestimmungen (Reichsgesetz vom 30. Mai 1869, R. G. Bl. Nr. 93 und 17 Landesgesetze über die Benützung, Leitung und Abwehr der Gewässer) eine zweckmäßige Ausnützung der Gewässer für die Kraftübertragung und für die Industrie und Landwirtschaft nicht nur nicht fördert, sondern geradezu behindert.

Wenn dieses Gesetz auch für die zur Zeit seiner Entstehung obwaltenden Verhältnisse für ein gutes und noch gegenwärtig in mancher Beziehung für ein entsprechendes Regulativ angesehen werden kann, so ist es doch andrerseits auch unbestritten, daß es in vielen

Richtungen der seitherigen Entwicklung und dem gegenwärtigen Stande der Industrie nicht entspricht.

Es sollen hier nur beispielsweise die Bestimmungen der § 18 und 19 angeführt werden; diese bestimmen nämlich:

§ 18: „In der von der politischen Behörde über die Bewilligung auszufertigenden Urkunde sind der Ort, das Maß und die Art der Wasserbenützung zu bestimmen. Dabei können nach Erfordernis der Umstände besondere, den allgemeinen Wassergebrauch regelnde und sichernde Bedingungen festgesetzt und die Bewilligung auch auf eine nur beschränkte Dauer oder gegen Widerruf erteilt werden",

und § 19:

„Das von der politischen Behörde zu bestimmende Maß der Wasserbenützung richtet sich einerseits nach dem Bedarfe des Bewerbers und andrerseits nach dem Wasserüberschusse, welcher mit Rücksicht auf den wechselnden Wasserstand zur weiteren Benützung verfügbar ist. Dieses Maß darf in keinem Falle so weit gehen, daß Gemeinden oder Ortschaften bei Feuersgefahr oder für die Zwecke der Wirtschaft ihrer Bewohner der Wassernot ausgesetzt werden."

Diese gesetzliche Bestimmung, daß „nach Erfordernis der Umstände", die gar nicht präzisiert sind, die Wasserbenützungsbewilligung auf eine nur beschränkte Dauer oder gar gegen Widerruf erteilt werde, macht die Verwendung der Wasserkräfte für Antriebszwecke fast ganz unmöglich.

Bei der seit der Wirksamkeit des Wassergesetzes bis jetzt geübten Praxis ist von diesen Beschränkungen in der Regel kein Gebrauch gemacht worden, da sie denn doch dem Geiste des Gesetzes nach eine äußerst seltene Ausnahme bilden sollten und weil dem ganz unbestimmt ausgedrückten „Erfordernisse der Umstände" ohne Nachweis einer unabweislichen Notwendigkeit nicht stattgegeben wurde.

Nun soll dies jedoch anders werden:

Mit Erlaß des k. k. Ackerbauministeriums vom 10. März 1899 wurde den Unterbehörden die grundsätzliche zeitliche Beschränkung der neu zu verleihenden Wasserrechte aufgetragen; insbesondere für Elektrizitätswerke.

Im Vereine mit den Bestimmungen der §§ 19, 20 und 21 birgt dies für die Anlage von Wasserwerken für industrielle Zwecke eine eminente Gefahr, indem hiedurch selbst nach erteilter Bewilligung der Bestand des Werkes bedroht ist.

Wird zum Betriebe einer Industrieunternehmung eine Wasseranlage errichtet, so muß doch vorerst damit gerechnet werden können, daß die Antriebskraft beständig, zumindest aber für so lange in hinreichendem Maße gesichert ist, als das in die Industrialunternehmung investierte Kapital sich amortisiert hat, und diese Amortisationsdauer darf nicht zu kurz, die jährliche Amortisationsquote nicht zu hoch gegriffen werden, weil dadurch der ganze Vorteil aus der billigen, natürlichen Antriebskraft wieder verloren ginge.

Es könnte also die Industrie bei diesen gesetzlich zulässigen und durch den zitierten Erlaß verschärften Beschränkungen in Betreff der Wasserbenützungsbewilligungen nicht bestehen, ja sie könnte gar nicht entstehen.

Es ist sehr fraglich, ob sich der Industrielle der Gefahr einer bedeutenden Ausgabe, die die Projektausarbeitung solcher Wasseranlagen erfordert, wird aussetzen wollen bei der Ungewißheit, ob es ihm gelingt, für das beabsichtigte Unternehmen mit Rücksicht auf die bloß ganz allgemein genannten „Erfordernisse der Umstände" eine Konzession nicht „auf eine nur beschränkte Dauer oder gegen Widerruf", sondern auf eine so lange Zeit zu erwirken, als diese Erzeugungsstätte das aufgewendete Geld rückerstattet und die gehabte Mühewaltung lohnt.

Diese Beschränkungen behindern die Anschaffung von größeren Projekten, schrecken die Unternehmungslust ab, erschweren die Finanzierung und verursachen die geradezu strafwürdige Vergeudung von Wasserkräften, die unbenützt und ungefesselt nur dazu vorhanden zu sein scheinen, Schaden und Unheil, wenn nicht oft totale Vernichtung von Hab und Gut anzurichten.

Auch das Verfahren in Wasserrechtsangelegenheiten läßt viel zu wünschen übrig und hat da der Referent des Industrierates, Herr W. Ginzkey, in seinem Berichte über das Verfahren bei Bau- und Betriebsbewilligungen das diesbezügliche Material in einer so erschöpfenden Weise gesammelt und behandelt, daß von meinem Standpunkte den damals gestellten und einhellig angenommenen Anträgen nichts beizufügen wäre und ich mir erlaube, lediglich ein sehr interessantes Moment hervorzuheben, das ist das, daß schon bei den Beratungen über den Entwurf des Wasserrechtsgesetzes vom Jahre 1862 die Frage über die Art der Zusammensetzung der Behandlungs- und Entscheidungsinstanz über Wasserrechtsangelegenheiten gründlich besprochen worden ist.

Der Entwurf des Wasserrechtsgesetzes vom Jahre 1862 hat nämlich in Bezug auf die Wasserverwaltung die politischen Verwaltungsbehörden für berufen erklärt, doch hat er nicht allein eine Verstärkung durch technische Elemente (Wasserbaudienst) gewünscht, sondern auch noch den politischen Behörden für Wasserangelegenheiten sogenannte Wassermagistrate zur Seite zu geben beabsichtigt.

Diese sollten in einem jeden Bezirke aus einem Vertreter der Landwirte, einem Vertreter der Industriellen und einem Wasserbautechniker unter dem Vorsitze eines Bezirksrichters zusammengesetzt werden.

Als beratendes Organ der politischen Behörde sollte der Wassermagistrat die Aufsicht über alle Wasserbenützungsrechte und Anlagen führen, dieselben in Evidenz halten, sich von ihrem entsprechenden Zu-

stande überzeugen, die vorkommenden Beschwerden und Ordnungswidrigkeiten untersuchen, die entstandenen, Ordnungsstreitigkeiten in Güte schlichten, darüber auf Ansuchen der Parteien als Schiedsgericht entscheiden und die im Wasserrechtsgesetze vorgeschriebenen Ordnungsstrafen verhängen, ferner den politischen Behörden die wahrgenommenen Übelstände und Bedürfnisse der Wasserbenützung anzeigen und die entsprechenden Maßregeln zur Beseitigung der ersteren und zur Befriedigung der letzteren in Vorschlag bringen.

Ich habe diese historische Erinnerung nur aus dem Grunde hier erwähnt, um die Erwägung anzuregen, ob und wiefern ähnliche Beiratsinstitutionen geschaffen oder weiter ausgebildet werden sollten, um die gegenwärtig obwaltenden Übelstände zu beseitigen oder doch zu vermindern.

Es wäre sohin bei einer Reformarbeit, die zur zweckmäßigeren, leichteren und reichlicheren Verwendung von Wasserkräften in der Industrie und Landwirtschaft führen soll, vorerst das Gesetz selbst in materieller und auch das Verfahren in formeller Beziehung einer Neubearbeitung zu unterziehen.

In beiden Richtungen genügt das Gesetz und dessen Anwendung im Verfahren nicht mehr, weil der gegenwärtige Fortschritt in der Maschinenindustrie, insbesondere im Turbinenbau und in der elektrischen Kraftübertragung ganz neue, zur Zeit der Erlassung des Wasserrechtsgesetzes nicht geahnte Betriebsarten geschaffen hat, durch welche auch die weit entlegenen, in tiefen Tälern eingeschlossenen und fast unerreichbaren Wasserkräfte, die für direkten Fabriksbetrieb früher ganz unverwendbar waren, nunmehr mittels elektrischer Kraftübertragung nutzbar gemacht werden können.

Dies gilt insbesondere für Hochgebirgsgegenden.

Allerdings müßte auch in dieser Beziehung eine gesetzliche Regelung in Betreff der Fernleitungen von Starkstromleitungen vorangehen und der vorbereitete Entwurf der verfassungsmäßigen Beschlußfassung zugeführt werden.

Dieses Gesetz hätte als Grundnorm festzustellen daß die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze für Starkstromleitungen unentgeltlich zur Verfügung stehen (Analogie: Straßenbahnen) und für die Benützung von Privateigentum wäre eine Expropriation vorzusehen, kurz diese Kraftverteilung wäre in allen Fällen als gemeinnützig zu behandeln und sollte ihr die möglichste Erleichterung zu teil werden.

Die elektrische Kraft, mittels Wasserantrieb erzeugt, ist billig, läßt sich durch Fernleitungen leicht und bequem an solche Orte leiten, die für die Industriebetriebe als Fabriksstätten aus anderen Gründen — wegen entsprechender Kommunikationen, billiger Arbeitskräfte, am Orte vorhandener Rohstoffe oder leichten Absatzes der Haupt- oder Nebenprodukte u. s. w. — vorteilhaft sind, und hat überdies noch die nicht zu unterschätzende Eigenschaft, daß sie eine sehr elastische Anpassungsfähigkeit besitzt, sich nicht allein für motorischen Antrieb, sondern auch zur Beleuchtung, Elektrolyse und überhaupt in der Chemie und im Hüttenwesen gut verwenden läßt, kurz die Wasserkraftbenützung mit elektrischer Kraftübertragung ist vom allgemein wirtschaftlichen Standpunkte für die Industrie gewiß vorteilhaft, weil sie die Wahl des Standortes der Industrie nicht notwendig an den Ort der Kraft bindet.

Die elektrische Antriebskraft, die in jedes Haus, in einen jeden Arbeitsraum mit gleicher Leichtigkeit mittels einfacher Drahtleitung zugeführt werden kann, würde gewiß, falls deren Verwendung verallgemeinert wäre, manchen Vorteil bringen und manches Übel der gegenwärtigen Fabrikationsweise, insbesondere in sozialer Richtung, beseitigen helfen.

Gegenwärtig müssen sich die Arbeiter in großen Mengen bei der Kraftquelle ansiedeln, um unter Benützung der von dieser Kraftquelle — der Dampfmaschine — bezogenen Kraft an den Arbeitsmaschinen arbeiten zu können.

Dies verursacht ein stetes Wachsen der Miets- und Nahrungsmittelpreise in den Industrialorten, verteuert den Lebensunterhalt nicht allein für die Arbeiter und Beamten der Fabriken, sondern auch für die sonstigen Ortsbewohner, ruft ein Bestreben nach Lohnerhöhungen hervor, und kann die Industrie diesen Bestrebungen nicht willfahren, entstehen Unzufriedenheit, Ausstände und immense Schäden für die Industrie sowohl als auch für die arbeitenden Klassen und für die Gesamtwirtschaft.

Könnten die Arbeiter und Gewerbetreibenden die Antriebskraft mittels elektrischer Kraftübertragung in ihre Wohnungen erhalten, so würden sie zu Hause, im Kreise der Familie Waren in gleicher Qualität und in gleichen Mengen auf denselben Arbeitsmaschinen, wie in der Fabrik, natürlich mit Ausnahme jener Arbeiten, die in der Fabrik ausgeführt werden müssen, erzeugen können; die Arbeiteranhäufungen am Orte der Fabrik und in deren unmittelbaren Nähe könnten zum großen Teile verringert werden, der Familienvater müßte nicht Tag für Tag sein Heim verlassen, die Erziehung der Kinder würde unter der Aufsicht beider Elternteile geschehen, die Haushaltungskosten würden sich wesentlich verkleinern und alle die durch den gegenwärtigen Zustand hervorgerufenen Übelstände würden, wenn auch nicht zur Gänze beseitigt, so doch zumindest wesentlich abgeschwächt werden.

Die Organisation der Fabriksarbeit würde hiedurch wohl auf ganz andere Grundlage gestellt werden, als dies gegenwärtig der Fall ist, es könnte eine Produktion von Massenartikeln und Maschinenbestandteilen hervorgerufen werden, die, von den Maschinenfabriken bezogen, zur Zusammenstellung kompletter Maschinen benützt werden könnten.

Die Spezialisierung der Produktion und die Arbeitsteilung könnten bei weitem intensiver ausgestaltet werden, als dies bis jetzt tatsächlich geschieht,

Digitized by Google

und spreche ich meine persönliche Überzeugung aus, daß solche Änderungen in der Maschinenfabrikation derselben nicht Schaden bringen müßten, ja daß dieselbe hiedurch an Beschäftigung gewinnen würde, so zum Beispiel im Turbinenbau und in der in Österreich bisher nicht entsprechend entwickelten Fabrikation von Arbeitsmaschinen einen lohnenden Ersatz für die Dampfmaschinenerzeugung finden würde, wobei alle sonstigen Industriezweige eine möglichst billige Antriebskraft erhalten und ihre Gestehungskosten verringern würden.

Es sind dies keine undurchführbaren Gedanken, sondern vielmehr Sachen, die anderwärts schon verwirklicht wurden, und will ich hier nur auf die gegenwärtige Entwicklung ähnlicher Anlagen in der Schweiz hinweisen, wo vom Jahre 1895 bis 1901 die Wasserkraftmotoren von 87.865 Pferdestärken auf 185.486 Pferdekräfte gestiegen sind und die Elektromotoren von 7.357 Pferdekräfte auf 37.413 Pferdekräfte sich vermehrt haben.

Die großen Zentralen in Amerika, wo bereits mehrere Anlagen von über 100.000 Pferdekräfte Kraftabgabe im Betriebe sind, die diese ungeheuere Energie auf nie geahnte Entfernungen übertragen, sind uns ein kräftiger Beleg dafür, was die Unternehmungslust gepaart mit gediegener technischer Durchführung und hinreichender Kapitalsbeschaffung zu leisten im stande sind.

Die an den neuen Alpenbahnen vorhandenen, wie ich voraussetze, reichen und ohne großen Aufwand faßbaren Wasserkräfte könnten entsprechend ausgenützt mit Vorteil selbst zu Traktionszwecken mittels elektrischer Lokomotiven für den Bahnbetrieb verwendet werden und, falls weitere Kräfte noch erübrigen würden, sowohl an die Industrie als auch an Gewerbe- und Landwirtschaftsbetriebe abgegeben werden. Es müßten jedoch die für den Bahnbetrieb bestimmten Wasserkräfte gleichmäßig und beständig sein, und wäre es nicht der Fall, müßten Reserven in Dampf vorgesehen werden.

Die Landwirtschaft ist überdies durch die permanente, infolge der überseeischen Konkurrenz die hiesigen Getreidepreise bis unter die Gestehungskosten herabdrückende landwirtschaftliche Krisis dazu gedrängt, sich zum großen Teile von der Getreideproduktion ab- und anderen Produktionszweigen zuzuwenden und mit Rücksicht auf den Mangel von Arbeitskräften mehr, als dies bis jetzt geschah, sich für maschinellen Betrieb einzurichten.

Die Wasserkräfte könnten auch entweder direkt oder mit Hilfe elektrischer Kraftübertragung vorzügliche Dienste leisten, wenn der verfügbare elektrische Strom zum Betriebe landwirtschaftlicher Maschinen und zur Beleuchtung abgegeben würde, mittels elektrisch betriebener Pflüge würden die Anbauarbeiten erleichtert, durch elektrische Drehmaschinen der Drusch nicht nur beschleunigt, sondern im Vergleiche mit dem bei Kleinwirtschaften jetzt üblichen animalischen Betriebe in mehrfacher Beziehung vorteilhafter gestaltet werden.

Durch die Futteraufbereitungsmaschinen, durch das mittels elektrischer Kraft erleichterte und verbilligte Verschneiden des Grünfutters, durch das Verschroten der Körnerfrüchte und durch Futterquetschmaschinen würde die Möglichkeit geschaffen, bedeutende Ersparnisse an Futterstoffen zu erzielen, infolgedessen wäre es möglich, die Viehbestände zu vermehren und auf diesem Wege die Verproviantierung großer Städte ohne transozeanische Fleischzufuhren zu erleichtern.

Sowohl die Industrie als auch das Gewerbe und die Landwirtschaft suchen und brauchen billige Antriebs- respektive Arbeitskräfte, und diese lassen sich in vielen Fällen bei Flußregulierungsbauten durch Stauanlagen, Talsperren u. s. w., mit Hilfe der elektrischen Kraftübertragung in einer geradezu idealen Weise an die Verbrauchsorte leiten und ohne besonders große Verluste auf die kleinsten Einheiten verteilen, ohne daß hiebei das Wasser konsumiert, verunreinigt oder sonst irgendwie unbenützbar gemacht wird, weil nicht die Substanz und die Menge des Wassers, sondern nur dessen Kraft zum Betriebe benützt wird.

Es ist im Momente kaum zu ermessen, was durch diese Einrichtungen für Kleinmotorenbetriebe im Gewerbe geleistet werden könnte.

Dies alles gilt von der Nützlichkeit der Verwendung von Wasserkräften im allgemeinen und gilt wohl auch über die Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen.

Aus den bisherigen Ausführungen erhellt aber, wie ich glaube, daß die beiden großen Gebiete der menschlichen Tätigkeit, die Industrie und das Gewerbe sowohl, als auch die Landwirtschaft in hervorragender Weise an der Ausnützung der Wasserkräfte für Betriebszwecke interessiert sind, und weil ich immer der Überzeugung war, daß die oft betonten Gegensätze zwischen der Landwirtschaft und Industrie nicht in ihnen selbst liegen, sondern nur künstlich hineingetragen werden, gebe ich hier meiner persönlichen Anschauung offenen Ausdruck, daß wir alle ein friedliches, einträchtiges Zusammenwirken der Industrie und Landwirtschaft wünschen. Wir wünschen keine Unterordnung einer oder der anderen, sondern vielmehr eine gleichberechtigte Behandlung beider.

Auf Grund dieser Erwägungen und indem ich mir hiebei das Statut des Industrie- und Landwirtschaftsrates vor Augen halte, mit welchem den beiden Sektionen die Aufgabe zugewiesen worden ist, in Angelegenheiten, welche Interessen der Industrie, des Gewerbes und des Handels sowie der Land- und Forstwirtschaft und das Montanwesen betreffen, Gutachten abzugeben und Anträge zu stellen, erlaube ich mir den Antrag zu unterbreiten, es möge durch eine gemeinschaftliche Beratung beider Sektionen ein einhelliges Votum, betreffend die Ausnützung der Wasserkräfte für die Industrie und Landwirtschaft hervor-

Digitized by Google

gerufen werden, weil ein solches ganz bestimmt viel mehr Aussicht auf Erfolg haben müßte, als wenn von den beiden Körperschaften divergierende Anträge zur Vorlage gelangen würden.

In Österreich stehen wir gegenwärtig vor der Lösung gar gewichtiger Fragen in Betreff unserer Gewässer: die Regulierung der Flüsse, die Schiffbarmachung der großen Wasserläufe; die Errichtung von praktikablen Wasserstraßen ist nun einmal auf die Tagesordnung des Parlamentes gebracht worden und wird kaum unerledigt bleiben; das „Wie?" dieser Erledigung legt uns aber die Verpflichtung auf, zur Zeit Vorsorge zu treffen, daß hiebei die Ausnützung der Wasserkräfte für Antriebszwecke, und zwar gleich von Anfang an, vor der Ausarbeitung der Projekte über die Regulierungen und Wasserkanäle, nach Gebühr berücksichtigt und die Interessen der Industrie und Landwirtschaft gleich zu Beginn der einschlägigen Arbeiten gehörig gewürdigt werden.

Durch die Ausführung der Kanalisierungsarbeiten an den verschiedenen Strömen kann mit Rücksicht auf die bessere Ausnützbarkeit der Wasserkräfte im Vergleiche mit den gegenwärtigen Zuständen eine wesentliche Besserung eintreten — wenn dieses Moment bei Projekten über Anlegung der Stauanlagen nicht außer Acht gelassen wird — da die im Flusse zerstreuten Wasserkräfte am Orte der Stauanlage zentralisiert und gewissermassen aufgespeichert werden und durch zweckdienliche Anlagen gefaßt, zu verschiedenen Arbeiten herangezogen werden können, und zwar in beliebigen Entfernungen.

Ich habe, um eine Behandlung dieser Fragen anzuregen, im Wasserstraßenbeirate in der Sitzung vom 9. Februar 1904 den nachstehenden Antrag gestellt:

„Die Wasserbauten bei allen Wasserhaltungen sollen so projektiert werden, daß die im betreffenden Flußlaufe vorhandene Wasserkraft nach Möglichkeit gänzlich ausgenützt werden kann.

Die Errichtung von Kraftstationen soll vom Staate selbst besorgt werden und es sind an geeigneten Stellen neben den Wassermotoren behufs Schaffung von Reserven sowie behufs Ergänzung der vorhandenen Wasserkraft Dampf-, Gas-, etc. Motoren aufzustellen.

Im Falle der Staat die Errichtung dieser Kraftstationen nicht selbst in die Hand nehmen will, soll es dem betreffenden Lande, welches die Wasserschäden tragen muß, gestattet sein, diese Kraftwerke selbst zu errichten und auszunützen.

In allen Fällen soll die Lösung dieser Aufgabe einheitlich geschehen, und zwar insofern, daß mehrere solche Kraftstationen mitsammen derart verbunden werden, daß sie sich gegenseitig ergänzen und als eine einzige Kraftstation angesehen werden können, so daß die Errichtung von Ergänzungs-, respektive Reservemaschinen nur an wenigen Stellen nötig wird."

Dieser Antrag ist in formeller Beziehung der technischen Kommission zur Beratung und Berichterstattung zugewiesen worden.

Dieser Antrag war von mir ursprünglich wohl für die Wasserbauten im Königreiche Böhmen gedacht, ist aber so allgemein gehalten, daß er für alle im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder Österreichs gelten kann, und würde es die daran geknüpften Bestrebungen wesentlich fördern, wenn die sehr geehrten Herren Mitglieder des Industrierates einen zustimmenden Resolutionsbeschluß zu fassen belieben würden.

Die Erklärung dafür, warum der Staat oder die einzelnen Länder die Errichtung der Kraftstationen in die Hand nehmen sollen, liegt in der Notwendigkeit der einheitlichen Lösung und verbürgt eine richtige Verwaltung dieser Kraftanlagen; der Absatz der erzeugten Kraft an einzelne industrielle, gewerbliche und landwirtschaftliche Betriebe müßte durch besondere Gesellschaften oder Genossenschaften in der Weise besorgt werden, daß dieselben die Kraft aus dem Kraftwerke allein beziehen und im Verteilungswege an die Konsumenten abgeben; die Krafteinheitspreise müßten in der Art, wie bei im Staatsmonopole abgegebenen Waren unabänderlich für die Verschleißorganisationen festgestellt und publiziert werden, damit die von Staats wegen geschaffenen Kräfte durch eine zügellose Gewinnsucht nicht verteuert werden.

Eine vorbereitende Aktion ist in Betreff der Ausnützung der bei der Kanalisierung der Moldau am Lateralkanale Wranany—Horin gewonnenen Wasserkräfte bereits eingeleitet worden, und der beste Beweis dafür, daß sowohl in der Industrie, als auch in der Landwirtschaft ein lebhaftes Interesse für den Bezug der Kraft vorhanden ist, sind die vorliegenden Anmeldungen und die zu diesem Zwecke errichtete Kraftbezugs- und Absatzgenossenschaft in Vojkowic, die etwa 12 Landgemeinden umfaßt.

Wohl befindet sich diese Aktion in technischer Beziehung noch im Stadium der Projektsarbeiten, aber es dürften selbe bald fertiggestellt und zur Beschlußfassung vorgelegt werden.

Behufs weiterer Vorbereitung zur Ausnützung der Wasserkräfte an der zu kanalisierenden Elbe von Königgrätz ab bis Melnik hat ein Ingenieur meines Bureaus ein generelles Projekt ausgearbeitet und beehre ich mich, den technischen Bericht diesem Referate als Beilage anzuschließen.

Diese Arbeit, die heute für nichts anderes gelten will, als für einen ersten Versuch zur Lösung einer ökonomischen Ausnützung der Wasserkräfte anläßlich der Flußregulierungsarbeiten beim Baue der Stauanlagen beizutragen, bietet ein Bild, daß selbst bei aller Vorsicht in Betreff der ununterbrochenen Stromlieferung und sohin bei Ausführung hinreichender Dampfreserven die Kilowattstunde elektrischen Stromes je nach den einzelnen Alternativen auf nur 3·58 bis 3·20 oder 3·85 Heller an Gestehungskosten zu stehen

Digitized by Google

kommt und ohne Gefahr mit 7 bis 10 Heller pro Kilowattstunde abgegeben werden kann, wodurch eine so billige Antriebskraft geschaffen wird, daß ihr kein Dampfbetrieb auch nur annähernd gleich kommt, ohne Rücksicht darauf zu nehmen, daß beim Antriebe durch Elektromotoren eine bedeutende Ersparnis an Baukosten zu erzielen ist, weil der Antrieb ohne besondere Maschinenräume, Schlote u. s. w. bewerkstelligt wird.

Aus allen diesen Gründen erlaube ich mir die nachstehenden Anträge zu stellen:

1. Der Industrierat beschließt, die k. k. Regierung zu ersuchen, eine gemeinschaftliche Beratung des Industrie- und Landwirtschaftsrates zum Behufe der Verhandlung über die wirtschaftliche Ausnützung der Wasserkräfte durch entsprechende Stauanlagen, Talsperren, Berücksichtigung bei Flußregulierungen und Kanalisierungen einzuberufen und derselben die bis anjetzt im Industrie- und Landwirtschaftsrate erstatteten Berichte über die einschlägigen Fragen zur womöglich einheitlichen Beschlußfassung vorzulegen.

2 In Betreff der wirtschaftlichen Ausnützung der Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen wolle die Regierung Erhebungen über die vorhandenen verfügbaren Wasserkräfte behufs Verwendung derselben sowohl zu Traktions- und Kraftübertragungs- sowie auch zu Beleuchtungszwecken pflegen und nach dem Resultate dieser Erhebungen Projekte über die praktische Verwendung der Wasserkräfte für die Industrie und Landwirtschaft von einzelnen Fachfirmen ausarbeiten und vorlegen lassen.

Zu gleicher Zeit wäre unter Benützung und Ergänzung der bestehenden Wassergrundbücher und Wasserkarten ein Wasserkraftkataster für alle im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder anzulegen und die Statistik der Wasserkräfte wissenschaftlich und praktisch zu pflegen.

3. Der Industrierat tritt dem in der Sitzung des Wasserstraßenbeirates vom 9. Februar 1904 gestellten Antrage über die Ausnützung der Wasserkräfte anläßlich der Flußregulierungsbauten vollinhaltlich bei.

4. Es wird die Notwendigkeit einer legislativen neuen Bearbeitung des Wasserrechtes mit Rücksicht auf den Fortschritt der Industrie und Landwirtschaft anerkannt und, bevor solch ein neues Gesetz verfassungsmäßig zur Annahme gelangt, wenigstens eine Verbesserung und Vereinfachung des Verfahrens in Wasserrechtsfragen als sehr erwünscht bezeichnet.

F. Křižík,
Korreferent.

7.

Technischer Bericht über die projektierte Ausnützung der Wasserkräfte an der zu kanalisierenden Elbestrecke von Königgrätz abwärts bis Melnik.

(Beilage zu dem Berichte des Mitgliedes Franz Křižík über die Verwendung der Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen und bei den anläßlich der Flußregulierungen vorzunehmenden Wasserbauten überhaupt.)

Die Größe der zu gewinnenden Energie bei Berechnung der projektierten Ausnützung von Wasserkräften hängt ab von der rationellen Wahl der auszunützenden Wassermenge, welche in der Zeiteinheit ein bekanntes Profil durchfließt, und vom Gefälle des zufließenden Wassers.

Die Wahl der auszunützenden Wassermenge, mit welcher bei Ausarbeitung des Projektes mit Sicherheit gerechnet werden kann, richtet sich nach derjenigen Wassermenge, welche dauernd im Strombette sich bewegt, und ist gleich der mittleren Normalwassermenge. Würde eine kleinere Wassermenge in die

Digitized by Google

Rechnung gesetzt werden, bliebe ein großer Teil der Wasserenergie unausgenützt; nimmt man dagegen zu großes Wasserquantum an, so wird die Dampfreserve, welche zu Zeiten niederer Wasserstände die fehlende Energie bis zur Höhe des vollen Konsums ergänzen soll, zu groß und zu teuer, wodurch der Erzeugungspreis des elektrischen Stromes bedeutend erhöht wird.

Zur Ermittlung der disponiblen Wasserkraft an der Elbe zwischen Brandeis a. E. und Melnik wurde ein Normalwasserzufluß von 45 Kubikmeter pro Sekunde in die Rechnung genommen, wovon 40 Kubikmeter zur Krafterzeugung ausgenützt werden; an der Elbe zwischen Brandeis und Nimburg wird mit 35 Kubikmeter, zwischen Nimburg und Königgrätz mit 32 Kubikmeter gerechnet. Hiebei bleiben der Schiffahrt 5 Kubikmeter reserviert.

Eine kleinere Wassermenge als die oben angeführte fließt in der Strecke Brandeis a. E. und Melnik nur während 44 Tagen im Jahre; in der Strecke Brandeis—Nimburg die gleiche Zeit, schließlich zwischen Nimburg und Königgrätz während 83 Tagen. Die zeitweiligen Hochwässer haben ein Verringern der Niveaudifferenzen zur Folge, wodurch die Energie kleiner wird, trotzdem auf die Turbinen eine bis 30 Prozent größere Wassermenge zuströmen kann.

In der zu kanalisierenden Elbestrecke kommen Wassergefälle vor, welche das ganze Jahr anhalten, was besonders von jenen gilt, die durch stufenweise Gestaltung des Flußbettes entstanden sind; außerdem werden künstliche Gefälle durch die Kanalisierung gebildet, welche im Winter beim Umlegen der Wehren verschwinden werden, so daß dieselben nicht immer ausgenützt werden können.

Dieser Umstand wird zur Folge haben, daß es unmöglich ist, die volle vorhandene Elbewasserkraft auszunützen.

Dagegen bieten die projektierten Lateralkanäle größere Vorteile, weil dieselben das Gefälle längerer, parallel laufender Flußstrecken konzentrieren und weil dieselben im Falle, als die Sohle des oberen Kanales noch unter dem ungestauten Wasserspiegel zu liegen kommt, auch bei niedergelegten Wehren und niedrigen Wasserständen sowie auch zu Zeiten von Hochwässern benützt werden und Energie liefern können.

Diesem Umstande ist es zu danken, daß bei Přelouč eine starke Zentrale im Lateralkanale angelegt werden kann, welche zum größeren Teile des Jahres arbeiten wird, wodurch die Dampfreserve sehr verringert werden kann.

Alle diese Umstände haben auf die rationelle Ausnützung der Wasserkraft großen Einfluß und gestatten zweierlei Alternativen:

1. Entweder werden nur die konstanten Gefälle an den stabilen Sohlenstufen ausgenützt, an welchen die Wasserkraft nur bei sehr niedrigen und hohen Wasserständen etwas nachlassen würde, da einmal die Wassermenge, das zweitemal das Gefälle abnimmt. Dagegen bliebe das Gefälle an den mobilen Wehren ganz unausgenützt.

2. Sollen im zweiten Falle alle bestehenden Gefälle, also auch diejenigen an den beweglichen Wehren ausgenützt werden, würde man zwar viel mehr Kraft erhalten, diese wäre jedoch sehr variabel, weil ein großer Teil derselben beim Niederlegen der Wehre in Wegfall kommt, und es müßte daher die das Manko ersetzende Dampfreserve sehr groß sein und durch die größte Zeit des Jahres in Anspruch genommen werden.

Diesem Nachteile könnte sehr wirksam dadurch entgegen gearbeitet werden, wenn die Konstruktion der beweglichen Wehren derart gewählt wird, daß dieselben auch im Winter stehen bleiben können.

Den Interessen der Landeskultur würde übrigens Genüge geleistet werden, wenn man im Winter bei eingestellter Schiffahrt den Stau zwar erhalten, aber den Oberwasserspiegel um einen Meter senken würde.

Hiedurch wäre die erwähnte Veränderlichkeit des Gefälles respektive der Wasserkraft im Winter wesentlich gemildert, so daß die Arbeit der Dampfreserve auf eine kürzere Zeit beschränkt werden könnte als im vorigen Falle.

Werden die Turbinenstationen außerdem in die Lateralkanäle gestellt werden, gewinnt man ein neues beständiges Gefälle, zum Beispiel bei Přelouč, und außerdem wird eine größere Konzentrierung des Flußgefälles für die Perioden des Winters und des Hochwassers erzielt. Diese zuletzt angeführten Verhältnisse haben einen besonders günstigen Einfluß auf die Ausnützung der Wasserkräfte, denn man gewinnt nicht nur eine größere und beständige Energiemenge, sondern es wird möglich sein, auch zu Zeiten der Hochwässer Wasserkraft zu gewinnen, weswegen die Reserve, deren Kapazität mit der Größe der Hochwasserperioden und der Perioden der niedergelegten Wehren bedeutend wächst, kleiner gehalten werden kann und auch eine kürzere Zeit zu arbeiten braucht. Damit man nun den Wert einer jeden der angeführten Alternativen in der Ausnützung der Wasserenergie beurteilen kann, haben die Gefertigten nachfolgende vier generelle Alternativen ausgearbeitet.

In jeder dieser Alternativen ist eine Dampfreserve vorgesehen, welche die zur normalen Höhe fehlende Energie zu Zeiten der niedrigen und hohen Wasserstände ergänzen soll. Außerdem enthält die Alternative A das Leitungsnetz, welches die erzeugte Energie in einem Umkreise von 15 Kilometer von der Erzeugungsstelle verteilt, so daß man die Energie auf eine Fläche von 5000 Quadratkilometer liefern kann.

Alternative A.

In dieser Alternative (Tabelle I) wird bloß mit den ständigen Gefällen in Lobkovic, Elbekosteletz, Brandeis a. E. und Kleinkostomlat gerechnet; die übrigen beständigen Gefälle (Klavar und Opatovic) wurden

Digitized by Google

deshalb nicht weiter in Rechnung gezogen, weil sich dieselben an das gemeinschaftliche Leitungsnetz und die Zentralreserve nicht anschließen lassen.

Die Gefertigten legen einen besonderen Wert auf den Bestand einer zentralen Reserve, weil in derselben die Energie am billigsten erzeugt werden kann, welcher Umstand auf die Erzeugungskosten einer Energieeinheit von großem Einflusse ist. Bei der Anlage einer Zentralreserve wird das in die Hochbauten und in die maschinelle Einrichtung investierte Kapital reduziert, außerdem auch der eigentliche Erzeugungspreis der Energie herabgedrückt, weil größere Maschinen mit einem größeren Nutzeffekt und minderen Lohn und Regiekosten arbeiten.

In jeder der erwähnten Stationen der Alternative A sind drei Turbinen, welche auf einer gemeinschaftlichen Welle arbeiten, projektiert; am Ende der Welle ist ein dreifassiger Rotor eines Generators aufmontiert, und die Spannung des erzeugten Stromes wird durch einen stabilen Transformator auf 15.000 Volts erhöht.

Das System, bei welchem drei Turbinen an einer gemeinschaftlichen Welle montiert sind, hat den Vorteil der Billigkeit für sich gegen das System der geteilten Anordnung, bei welcher die einzelnen Aggregate eine gegenseitige Reserve bilden. Dieser zuletzt angeführte Vorteil hat im vorliegenden Falle kein besonderes Gewicht, weil alle Turbinenstationen in das gemeinschaftliche Netz arbeiten und außerdem noch eine Dampfreserve vorhanden sein wird. Die geplante Anordnung der drei Turbinen an einer Welle läßt auch eine vorteilhaftere Ausnützung der höchsten zulaufenden Wassermenge zu.

Die Dampfreserve liefert die elektrische Energie nur innerhalb einer kurzen Zeit im Jahre, es ist deshalb notwendig, ein solches System zu wählen, bei welchem das investierte Kapital so klein als möglich ausfällt, die Bedienung unbedeutend ist. Diesen Bedingungen entsprechen am besten die Dampfturbinen, und zwar aus nachstehenden Gründen:

Dieselben brauchen einen kleinen Raum, weisen eine geschlossene Konstruktion auf, bedürfen der kleinsten Bedienung (ein Maschinist für drei Turbinen im Gange), die Abnützung ist eine minimale, die Geschwindigkeit eine große. Infolge dieser großen Geschwindigkeit fällt aber auch jede größere Transmission zum elektrischen Generator weg, und es stellt sich daher auch der ganze elektrische Teil der Anlage außerordentlich billiger.

Die Gefertigten halten an der Ansicht fest, daß die in der Alternative A projektierte einzige Dampfreserve-Turbinenstation sich als die vorteilhafteste Lösung ergibt.

In der beiliegenden Tabelle II ist in der ersten Kolonne die Anzahl der Tage angegeben, welche sich auf die einzelnen Wasserstände der Schiffahrtsperiode beziehen. Kolonne 2 ergibt die Anzahl der Tage außerhalb der Schiffahrtsperiode. In den nachfolgenden Kolonnen sind in entsprechend angeführten Tagen das Gefälle, die Wassermenge in Kubikmeter und die Anzahl der erzeugten effektiven Pferdekraft, in den einzelnen Stationen der Turbinenwelle gemessen, eingesetzt.

Weiter ist die Gesamtarbeit der Turbine in Pferdekraft, das Produkt dieser Arbeit und der Tagesanzahl, in welcher die Turbine in den einzelnen Stationen arbeitet, angeführt; die letzten zwei Kolonnen weisen die Größe der in den Reservestationen an der Welle der Dampfturbine erzeugten Energie auf und das Produkt dieser Energie mit der Anzahl der Tage, durch welche die Reserve arbeiten muß, um die Energiemenge auf den vollen Konsum zu vervollständigen.

Die letzte horizontale Zeile gibt die Summe aller Pferdekrafttage, durch welche die Wasserturbinenstationen arbeiten, und die Anzahl der Pferdekrafttage, in welchen die Reservedampfstationen im Betriebe stehen.

Auf Grund dieser Zahlen wurde sodann bestimmt, wie viel Prozent der gesamten Energie in den Wasserstationen erzeugt und wie viel Prozent von den Dampfreservestationen geliefert werden. Es wurden im ganzen 1,971.000 Pferdekrafttage erzeugt. Davon entfallen auf die Wasserstationen 1,716.220 Pferdekrafttage, das ist 87 Prozent und auf die Dampfreserve 254.780 Pferdekrafttage, das ist 13 Prozent der gesamten Energie.

Alternative B.

In der Alternative B sind alle Gefälle zwischen Königgrätz und Melnik in Betracht gezogen und die bezüglichen Stationen an 19 Stellen des beiliegenden Planes projektiert. Die Gefälle in Melnik, Němčic und Podèbrad wurden ausgeschieden, weil sie wenig ausgiebig sind und weil deren Ausnützung teuer und bereits anderweitig in Aussicht genommen wurde.

In den Tabellen II und III sind, ähnlich wie es bei der Alternative A geschah, die Wassermenge, das Gefälle, die Dauer verschiedener Wasserstände, die Größe der ausgenützten Wasserkraft angegeben, und zwar in der Tabelle II nach den einzelnen Strecken: Melnik—Nimburg und der Strecke Cidlinamündung bis Königgrätz. In der letzten Kolonne dieser Tafel ist die gesamte Arbeit der Turbinen und die Zahl der Pferdekraftarbeitstage berechnet und diese Verhältnisse auch für die Dampfturbinen-Reservestationen in Lissa und Přeloučˇ ersichtlich gemacht.

Nach den Tabellen II und III ergibt sich die gesamte Ergiebigkeit der Wasserturbinenstationen mit 4,839.200 Pferdekrafttagen; die Dampfturbinenstationen müssen 2,292.850 Pferdekrafttage leisten.

Die Wasserturbinen liefern daher 67·9 Prozent, die Dampfreserven 32 Prozent der gesamten Energie. In der Alternative B werden im ganzen 19.540 Pferdekräfte ausgenützt und hiebei im 15stündigen

Digitized by Google

Betriebe der Stationen nach Abzug der Leitungs- und Transformationsverluste bei Umwandlung der hohen in die niedrige Spannung doch jährlich 64,500.000 Kilowattstunden geleistet.

Alternative C.

In dieser Alternative wurden ebenfalls alle Wassergefälle, mit welchen in der Alternative B gerechnet wurde, in Betracht gezogen, doch hiebei vorausgesetzt, daß in der Zeit der Schiffahrtssperre (im Winter) die Wehre nicht ganz niedergelegt werden, sondern daß nur der Wasserspiegel um 1 Meter gesenkt werden wird. Die Tabellen IV und V enthalten gleiche Berechnungen wie bei der Alternative B, allerdings unter Berücksichtigung der geänderten Voraussetzungen.

Nach den Berechnungen der Tabellen IV und V ergibt sich die gesamte Leistungsfähigkeit aller Wasserstationen mit 5,869.640 Pferdekrafttagen und bei den Dampfstationen mit 1,262.460 Pferdekrafttagen. Es liefern somit die ersten 82·2 Prozent, die letzten 17·8 Prozent aller erzeugten Energie. In diesem Falle werden 19.540 Pferdekräfte ausgenützt und liefern dieselben bei 15stündigem Betriebe an die bezüglichen Verbrauchsstellen ebenso wie die Alternative B jährlich 64,500.000 Kilowattstunden.

Alternative D.

In dieser Alternative sind jene Fälle in Betracht gezogen, bei welchen die Turbinenstationen am Ende oder in der Mitte längerer Lateralkanäle situiert werden, wobei der Stauspiegel in der Zeit der Schiffahrtssperre bloß um 1 Meter gesenkt wird.

Solche Turbinenstationen sind am Lateralkanale bei Brandeis, Klavar, Přelouč, Pardubic und Königgrätz projektiert. Bei Přelouč wurde außerdem eine neue Turbinenstation in der Mitte des Kanals errichtet, so daß deren Anzahl auf 20 steigt. Nach den Berechnungen der Tabellen VI und VII werden in diesen 20 Stationen im ganzen 21.280 Pferdekräfte ausgenützt. Die Leistung der Wasserstationen ergibt sich mit 6,712.040 Pferdekrafttagen, die Dampfreserve liefert 1,055.160 Pferdekrafttage. Es liefert somit die Wasserkraft 86·4 Prozent, die Dampfreserve 13·6 Prozent der gesamten erzeugten Energie.

Diese Stationen können bei 15stündigem Betriebe an den Verbrauchsstellen 70,500.000 Kilowattstunden bereits transformierter Spannung abgeben.

Den verfaßten generellen Voranschlägen bezüglich der Einrichtung der Wasserstationen, der Reservestationen, der Herstellung des Haupt- und Leitungsnetzes und der Aufstellung der Transformatoren zur Umwandlung des Stromes höherer Spannung in einen Strom niedrigerer Spannung entsprechend ergeben sich die Herstellungskosten bei den einzelnen Alternativen, wie folgt:

	Alternative		
	B	C	D
	Kronen		
19 Wasserturbinenstationen bei der Alternative B bis C, eventuell 20 Wasserturbinenstationen bei der Alternative D	6,407.000	6,407.000	6,740.000
2 Reservedampfstationen	2,959.400	2,959.400	2,582.400
150 Kilometer Hauptleitung	1,792.500	1,792.500	1,792.500
1200 Kilometer Zweigleitungen	3,528.000	3,528.000	3,528.000
Die Transformatoren	1,344.000	1,344.000	1,428.000
Zusammen .	16,030.900	16,030.900	16,070.900

Digitized by Google

Auf Grundlage dieses Kostenvoranschlages sind in den nachfolgenden Tabellen die Erzeugungsauslagen der Energie samt 4·1 Prozent Verzinsung und Amortisierung des investierten Kapitales eingesetzt.

Die Erzeugungsauslagen der Wasserstationen in Verbindung mit der Dampfreserve:

	Alternative		
	B	C	D
	Kronen		
Die Verzinsung und Amortisation des Kapitales mit 4·1 Prozent	657.266·90	657.266·90	658.890·50
Die Amortisationen:			
1. Der Maschineneinrichtungen und der Wasserturbinen 4 Prozent	157.320	157.320	165.600
2. Der Hochbauten der Wasserturbinenstationen 1·5 Prozent	37.110	37.110	39.000
3. Der Maschineneinrichtung der Dampfturbinen 5 Prozent	112.470	112.470	97.120
4. Der Hochbauten der Dampfturbinenstationen 1·5 Prozent	10.650	10.650	9.600
Das Leitungsnetz:			
5. Der Kupferdraht 3 Prozent	85.500	85.500	85.500
6. Die Maste 10 Prozent 7. Das Isolationsmateriale 10 Prozent . . .	247.050	247.050	247.050
8. Transformatoren 5 Prozent	67.200	67.200	71.400
Materialien:			
Öl in den Wasserstationen	11.400	11.400	12.000
Öl und Kohle der Dampfreservestationen . .	569.250	316.250	264.000
Materialien für die Erhaltung des Leitungsnetzes 1 Prozent	53.205	53.205	53.205
Materialien für die Erhaltung der Wasserstationen 1 Prozent	39.330	39.330	41.400
Materialien für die Erhaltung der Dampfstationen 1 Prozent	22.494	22.494	19.424
Die Erhaltung der Hochbauten 1 Prozent . .	31.840	31.840	32.400
Kanzleibedürfnisse und Drucksorten jährlich . .	3.000	3.000	3.000
Gehalte und Löhne:			
Die Zentralverwaltung	40.000	40.000	40.000
Lohn in den Wasserstationen	81.700	86.000	86.000
Lohn in den Dampfstationen	34.800	34.800	34.800
Lohn für die Bedienung der Leitungsnetze . .	48.000	48.000	48.000
Zusammen .	2,309.585·90	2,060.885·90	2,008.389·50

Alle durch diesen Vorschlag und durch die Berechnung der Erzeugungsauslagen gewonnenen Daten sind in der Tabelle VIII zusammengestellt.

Digitized by Google

Tabelle I.

Alternative A. Melnik-Nimburg.

Anzahl der Tage		Loblowic			Kostelec a. E.			Brandeis			Kostomlátek			Die Turbinen arbeiten mit einer Kraft von HP	Die Turbinen leisten im ganzen HP-Tage	Die Dampfstation arbeitet mit einer Kraft von HP	Die Dampfstation leistet HP-Tage
während	außer																
der Schiffahrtsdauer		m	m³	HP	m	m³	HP	m	m³	HP	m	m³	HP				
40		3·2	21	670	3	21	630	3·8	21	800	4	16	640	2.740	109.600	2.660	106.400
50		3·2	40	1.280	3	40	1.200	3·8	40	1.520	4	35	1.400	5.400	270.000	.	.
84		3·2	40	1.280	3	40	1.200	3.8	40	1.520	4	35	1.400	5.400	454.600	.	.
50		2·8	46	1.280	2·6	46	1.200	3·5	44	1.520	3·8	37	1.400	5.400	270.000	.	.
20		2·5	52	1.300	2	52	1.040	3	52	1.560	3·5	43	1.500	5.400	108.000	.	.
10		2	52	1.040	1·5	52	708	2·5	52	800	3	45	1 350	4.470	44.700	930	9.300
5		1·7	52	900	0 8	52	340	2	52	1.040	3	45	1.350	3.630	18.150	1.770	8.850
5		.	.	.	.	.	.	1	52	420	2·5	45	1.130	1.550	7.750	3.850	19.250
.	4	1·6	25	400	3	25	750	1·6	25	400	3·6	20	720	2.270	9.080	3.130	12.520
.	14	1·6	45	720	3	45	1.350	1 6	45	720	3·6	40	1.440	4.230	59.220	1.170	16.380
.	10	1·6	52	830	3	52	1.560	1·6	52	830	3 6	45	1.620	4.840	193.600	560	22.400
.	17	1·6	52	830	2·6	52	1.350	1·6	52	830	3·4	45	1.530	4.540	77.180	860	14.620
.	12	1·5	52	780	2	52	1.040	1·5	52	780	3·4	45	1.530	4.130	49.560	1.270	15.240
.	6	1·4	52	730	1·5	52	780	1·4	52	730	3	45	1.350	3.590	21.540	1.810	10.860
.	8	1·3	52	670	0·8	52	340	1·3	52	670	3	45	1.350	3.030	24.240	2.370	18.960
															1,716.220		254.780

Tabelle II.

Alternative B. Melnik-Nimburg.

Anzahl der Tage während	Anzahl der Tage außer	Obříství			Lobkowic			Kostelec a. E.			Brandeis			Čelakowic			Lissa			Ostra			Kostomlátky			Nimburg			Die Turbinen arbeiten mit einer Kraft von HP	Die Turbinen leisten im ganzen HP-Tage	Die Dampfstation arbeitet mit einer Kraft von HP	Die Dampfstation leistet HP-Tage
der Schiffahrtsdauer		m	m³	HP	m	m³	HP	m	m³	HP	m	m³	HP	m	m³	HP	m	m³	HP	m	m³	HP	m	m³	HP	m	m³	HP				
40	.	2·2	21	460	3·2	21	670	3	21	630	3·8	21	800	2·7	16	430	2·8	16	450	3·2	16	510	4	16	640	2·4	16	380	4.970	198.800	5.200	208.000
50	.	2·2	40	880	3·2	40	1.280	3	40	1.200	3·8	40	1.520	2·7	35	950	2·8	35	980	3·2	35	1.120	4	35	1.400	2·4	35	840	10.170	508.500	.	.
84	.	2·2	40	880	3·2	40	1.280	3	40	1.200	3·8	40	1.520	2·7	35	950	2·8	35	980	3·2	35	1.120	4	35	1.400	2·4	35	840	10.170	854.280	.	.
50	.	1·7	52	880	2·8	46	1.280	2·6	46	1.200	3·5	44	1.520	2·2	43	950	2·3	43	980	2·8	40	1.120	3·8	37	1.400	2	42	840	10.170	508.500	.	.
20	.	1·2	52	630	2·5	52	1.300	2	52	1.040	3	52	1.560	2	45	900	2·2	45	990	2·5	45	1.120	3·5	43	1.580	1·5	45	670	9.790	195.800	380	7.600
10	.	0·8	52	420	2	52	1.040	1·5	52	780	2·5	52	1.300	1·2	45	540	1·4	45	630	1·5	45	670	3	43	1.350	1	45	450	7.180	71.800	2.990	29.900
5	.	.	.	.	1·7	52	900	0·8	52	340	2	52	1.040	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	43	1.350	.	.	.	3.630	18.150	6.540	32.700
5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	52	420	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2·5	43	1.130	.	.	.	1.550	7.750	8.620	43.100
.	4	.	.	.	1·6	25	400	3	25	750	1·6	25	400	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3·6	20	720	.	.	.	2.270	9.080	7.900	31.600
.	14	.	.	.	1·6	45	720	3	45	1.350	1·6	45	720	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3·6	40	1.440	.	.	.	4.230	59.220	5.940	83.160
.	49	.	.	.	1·6	52	830	3	52	1.560	1·6	52	830	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3·6	45	1.620	.	.	.	4.840	193.600	5.330	213.200
.	17	.	.	.	1·6	52	830	2·6	52	1.350	1·6	52	830	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3·4	45	1.530	.	.	.	4.540	77.18	5.630	95.710
.	12	.	.	.	1·5	52	780	2	02	1.040	1·5	52	780	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3·4	45	1.530	.	.	.	4.130	49.560	6.040	72.480
.	6	.	.	.	1·4	52	730	1·5	52	780	1·4	52	730	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	45	1.350	.	.	.	3.590	21.540	6.580	39.480
.	8	.	.	.	1·3	52	670	0·8	52	340	1·3	52	670	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	45	1.350	.	.	.	3.030	24.240	7.140	57.120
																													2,798.000		914.050

Digitized by Google

Tabelle III.

Alternative B. Eidlina-Opatowic.

Anzahl der Tage während	Anzahl der Tage außer	Eidlina m	Eidlina m³	Eidlina HP	Klawar m	Klawar m³	Klawar HP	Elbeteinitz m	Elbeteinitz m³	Elbeteinitz HP	Prelauč m	Prelauč m³	Prelauč HP	Smojed m	Smojed m³	Smojed HP	Pardubic m	Pardubic m³	Pardubic HP	Kunětic m	Kunětic m³	Kunětic HP	Bukovina m	Bukovina m³	Bukovina HP	Opatowic m	Opatowic m³	Opatowic HP	Königgrätz m	Königgrätz m³	Königgrätz HP	Die Turbinen arbeiten mit einer Kraft von HP	Die Turbinen leisten im ganzen HP-Tage	Die Dampfstation arbeitet mit einer Kraft von HP	Die Dampfstation leistet HP-Tage
der Schiffahrtsdauer																																		
— 6	.	2·8	6	170	3·7	6	220	2·4	6	145	3·2	6	190	3·75	6	225	3·14	6	190	1·9	6	115	2·03	6	120	3·3	6	200	3	6	180	1.755	10.530	7.615	45.690
45	.	2·8	14	390	3·7	14	520	2·4	14	340	3·2	14	450	3·75	14	520	3·14	14	440	1·9	14	265	2·03	14	385	3·3	14	470	3	14	420	4.200	189.000	5.170	232 650
110	.	2·8	32	900	3·7	32	1.180	2·4	32	770	3·2	32	1,020	3·75	32	1.200	3·14	32	1.000	1·9	32	610	2·03	32	650	3·3	32	1.080	3	32	960	9.370	1,030.700	.	.
40	.	2·8	32	900	3·3	36	1.180	1·7	41	700	3	37	1.090	3	40	1,200	2·8	36	1.000	1·4	41	570	1·8	39	690	3	36	1.080	2·8	36	960	9.370	374.800	.	.
13	.	2·2	41	900	3	41	1.230	1·5	41	610	2·2	41	900	2·4	41	980	2·2	41	900	1	41	410	1·2	41	490	2·6	41	1.060	2·6	41	1.060	8 540	111.020	830	10.790
.	32	.	.	.	2·2	18	395	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	18	360	3	18	540	1.295	41.440	8.075	258.400
.	52	.	.	.	2·2	.	790	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	36	720	3	36	1.080	2.590	134.680	6.780	352.560
.	29	.	.	.	2·2	41	900	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1·8	41	740	2·8	41	1.140	2.780	80.620	6.590	191.110
.	17	.	.	.	2	41	820	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1·5	41	610	2·6	41	1.060	2.490	42.330	6.880	116.960
.	9	.	.	.	1·7	41	700	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1·2	41	450	2	41	820	1.970	17.730	7.400	66.600
.	5	.	.	.	1·2	41	450	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	41	330	1·5	41	610	1.390	6 950	7.980	39.900
.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	41	350	350	1.400	9.020	36.080
.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0·8	41	.	.	.	9 370	28.110
																																2,041.200		1,378.850

Digitized by Google

Tabelle IV.

Alternative C. Melnik-Nimburg.

Anzahl der Tage während	Anzahl der Tage außer	der Schiffahrts-dauer	Obříství m	Obříství m³	Obříství HP	Lobkowic m	Lobkowic m³	Lobkowic HP	Kostelec a. E. m	Kostelec a. E. m³	Kostelec a. E. HP	Brandeis m	Brandeis m³	Brandeis HP	Čelakowic m	Čelakowic m³	Čelakowic HP	Lissa m	Lissa m³	Lissa HP	Ostra m	Ostra m³	Ostra HP	Kostomlátky m	Kostomlátky m³	Kostomlátky HP	Nimburg m	Nimburg m³	Nimburg HP	Die Turbinen arbeiten mit einer Kraft von HP	Die Turbinen leisten im ganzen HP-Tage	Die Dampfstation arbeitet mit einer Kraft von HP	Die Dampfstation leistet HP-Tage
40	.		2·2	21	460	3·2	21	670	3	21	630	3·8	21	800	2·7	16	430	2·8	16	450	3·2	16	510	4	16	640	2·4	16	380	4.940	198.800	5.200	208.000
50	.		2·2	40	880	3·2	40	1.280	3	40	1.200	3·8	40	1.520	2·7	35	950	2·8	35	980	3·2	35	1.120	4	35	1.400	2·4	35	840	10.170	508.500	.	.
84	.		2·2	40	880	3·2	40	1·280	3	40	1.200	3·8	40	1.520	2·7	35	950	2·8	35	980	3·2	35	1.120	4	35	1.400	2·4	35	840	10.170	854.280	.	.
50	.		1·7	52	880	2·8	46	1.280	2·6	46	1.200	3·5	44	1.520	2·2	43	950	2·3	43	980	2·8	40	1.120	3·8	37	1.400	2	42	840	10.170	508.500	.	.
20	.		1·2	52	630	2·5	52	1.300	2	52	1.040	3	52	1.560	2	45	900	2·2	45	990	2·5	45	1.120	3·5	45	1.580	1·5	45	670	9.790	195.800	380	7.600
10	.		0·8	52	420	2	52	1.040	1·5	52	780	2·5	52	1.300	1·2	45	540	1·4	45	630	1·5	45	670	3	45	1.350	1	45	450	7.180	71.800	2.990	29.900
5	.		.		.	1·7	52	900	0·8	52	340	2	52	1.040	.	.	.	.	.	.	.		.	3	45	1.350	.	.	.	3.630	18.150	6.540	32.700
5	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	52	420	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2·5	45	1.130	.	.	.	1.550	7.750	8.620	43.100
.	4		1·2	25	300	2·2	25	550	3	25	750	2·8	25	700	1·8	20	360	1·8	20	360	2·2	20	440	3·6	20	720	1·4	20	280	4.460	17.840	5.710	22.840
.	14		1·2	45	540	2·2	45	990	3	45	1.350	2·8	45	1.260	1·8	40	720	1·8	40	720	2·2	40	880	3·6	40	1.440	1·4	40	560	8.460	118.440	1.710	23.940
.	40		1·2	52	620	2·2	52	1.140	3	52	1.560	2·8	52	1.450	1·8	45	810	1·8	45	810	2·2	45	990	3·6	45	1.600	1·4	45	630	9.610	384.400	560	22.400
.	17		1·2	52	620	2·2	52	1.140	2·6	52	1.350	2·8	52	1.450	1·8	45	810	1·8	45	810	2·2	45	990	3·6	45	1.600	1·4	45	630	9.400	159.800	770	13.090
.	12		1·2	52	620	2·2	52	1.140	2	52	1.040	2·8	52	1.450	1·8	45	810	1·8	45	810	2·2	45	990	3	45	1.350	1·4	45	630	8.840	106.080	1.330	15.960
.	6		1·2	52	620	2	52	1.040	1·5	52	780	2·5	52	1.300	1·4	45	630	1·5	45	650	1·8	45	810	3	45	1.350	1·4	45	540	7.720	46.320	2.450	14.700
.	8		.	.	.	1·3	52	600	0·8	52	340	1·3	52	600	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	45	1.350	.	.	.	2.890	23.120	7.280	58.240
																														3,219.580		**492.470**

Tabelle V.

Alternative C. Cidlina-Opatowic.

Anzahl der Tage während	Anzahl der Tage außer	der Schiffahrts-dauer	Cidlina m	Cidlina m³	Cidlina HP	Klawar m	Klawar m³	Klawar HP	Elbeteinitz m	Elbeteinitz m³	Elbeteinitz HP	Prelauč m	Prelauč m³	Prelauč HP	Srnojed m	Srnojed m³	Srnojed HP	Pardubic m	Pardubic m³	Pardubic HP	Kunětic m	Kunětic m³	Kunětic HP	Bukovina m	Bukovina m³	Bukovina HP	Opatowic m	Opatowic m³	Opatowic HP	Königgrätz m	Königgrätz m³	Königgrätz HP	Die Turbinen arbeiten mit einer Kraft von HP	Die Turbinen leisten im ganzen HP-Tage	Die Dampfmaschinen arbeiten mit einer Kraft von HP	Die Dampfmaschinen leisten HP-Tage
6	.		2·8	6	170	3·7	6	220	2·4	6	145	3·2	6	190	3·8	6	225	3·4	6	190	1·9	6	115	2·0	6	120	3·8	6	200	3	6	180	1.755	10.530	7.615	45.690
45	.		2·8	14	390	3·7	14	520	2·4	14	340	3·2	14	450	3·7	14	520	3·1	14	440	1·9	14	265	2·0	14	385	3·8	14	470	3	14	420	1.200	189.000	5.170	232.650
110	.		2·8	32	900	3·7	32	1.180	2·4	32	770	3·2	32	1.020	3·7	32	1.200	3·1	32	1.000	1·9	32	610	2·0	32	650	3·8	32	1.080	3	32	960	9.370	1.030.700	.	.
40	.		2·8	32	900	3·3	32	1.180	1·7	41	700	3	37	1.050	3	40	1.200	2·8	30	1.000	1·4	41	570	1·8	41	690	3	36	1.080	2·8	36	960	9.370	374.800	.	.
13	.		2·2	41	900	3	41	1.230	1·5	41	610	2·2	41	900	2·4	41	980	2·2	41	900	1	41	410	1·2	41	490	2·6	41	1.060	2·6	41	1.060	8.540	111.020	830	10.790
.		32	1·8	18	320	2·7	18	480	1·4	18	250	2·2	18	390	2·7	18	500	2·4	18	380	0·9	18	140	1·0	18	180	2·8	18	430	3	18	540	3.610	115.520	5.760	184.320
.		52	1·8	36	650	2·7	36	970	1·4	36	500	2·2	36	790	2·7	36	990	2·4	36	770	0·9	36	280	1·0	36	370	2·8	36	850	3	36	1.080	7.150	371.800	2.220	115.440
.		29	1·8	41	740	2·7	41	1.100	1·4	41	570	2·2	41	900	2·7	41	1.130	2·4	41	880	0·9	41	330	1·0	41	420	2·8	41	970	2·8	41	1.140	8.180	237.220	1.190	34.510
.		17	1·8	41	740	2·7	41	1.100	1·4	41	570	2·2	41	900	2·4	41	980	2·4	41	880	0·9	41	330	1·0	41	420	2·8	41	970	2·6	41	1.060	7.950	135.150	1.420	24.140
.		9	1·6	41	650	2·5	41	1.030	0·6	41	200	1·5	41	600	1·8	41	740	1·7	41	700	0·6	41	200	1	41	400	1·8	41	740	2	41	820	6.080	54.720	3.290	29.610
.		5	1·3	41	530	2	41	820	.	.	.	.	.	.	1	41	350	0·8	41	200	.	.	.	0·8	41	300	1	41	350	1·5	41	610	3.160	15.800	6.210	31.050
.		4	0·6	41	.	1·5	41	600	.	.	.	.	.	.	0·6	41	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0·6	41	.	1	41	350	950	3.800	8.420	33.680
.		3	.	.	.	0·6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0·8	41	.	.	.	9.370	28.110
																																		2,650.060		769 990

Digitized by Google

Tabelle VI.

Alternative D. Melnik-Nimburg.

Anzahl der Tage während	Anzahl der Tage außer	Obristvi			Lobkovic			Kostelec a. E.			Brandeis			Čelakovic			Lissa			Ostra			Kostomláty			Nimburg			Die Turbinen arbeiten mit einer Kraft von HP	Die Turbinen leisten im ganzen HP-Tage	Die Dampfstation arbeitet mit einer Kraft von HP	Die Dampfstation leistet HP-Tage
der Schiffahrts-dauer		m	m³	HP	m	m³	HP	m	m³	HP	m	m³	HP	m	m³	HP	m	m³	HP	m	m³	HP	m	m³	HP	m	m³	HP				
40	.	2·2	21	460	3·2	21	670	3	21	630	3·8	21	800	2·7	16	930	2·8	16	450	3·2	16	510	4	16	640	2·4	16	380	4.970	198.800	5.200	208.000
50	.	2·2	40	880	3·2	40	1.280	3	40	1.200	3·8	40	1.520	2·7	35	950	2·8	35	980	2·8	35	1.120	4	35	1.400	2·4	35	840	10.170	508.500	.	.
84	.	2·2	40	880	3·2	40	1.280	3	40	1.200	3·8	40	1.520	2·7	35	950	2·8	35	980	3·2	35	1.120	4	35	1.400	2·4	35	840	10.170	854.280	.	.
50	.	1·7	52	880	2·8	46	1.280	2·6	46	1.200	3·8	40	1.520	2·2	43	950	2·3	43	980	2·8	40	1.120	3·8	37	1.400	2	42	840	10.170	508.500	.	.
30	.	1·2	52	630	2·5	52	1.300	2	52	1.040	3·8	52	1.940	2	45	900	2·2	45	990	2·5	45	1.120	3·5	45	1.580	1·5	45	670	10.170	203.400	.	.
10	.	0·8	52	420	2	52	1.040	1·5	52	780	3·1	52	1.600	1·2	45	540	1·4	45	630	1·4	45	670	3	45	1.350	1	45	450	7.480	74.800	2.690	26.900
5	.	.	.	.	1·7	52	900	0·8	52	340	2·6	52	1.350	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	45	1.350	.	.	.	3.940	19.700	6·230	31.150
5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1·6	52	830	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2·5	45	1.130	.	.	.	1.960	9.800	8.210	41.050
.	4	1·2	25	300	2·2	25	550	3	25	750	3·4	25	850	1·8	20	360	1·8	20	360	2·2	20	440	3·6	20	720	1·4	20	280	4.610	18.440	5.560	22.240
.	14	1·2	45	540	2·2	45	990	3	45	1.350	3·4	45	1.530	1·8	40	720	1·8	40	720	2·2	40	880	3·6	40	1.440	1·4	40	560	8.730	122.220	1.440	20.160
.	40	1·2	52	620	2·2	52	1.140	3	52	1 560	3·4	52	1.770	1·8	45	810	1·8	45	810	2·2	45	990	3·6	45	1·600	1·4	45	630	9.930	397.200	240	9.600
.	17	1·2	52	620	2·2	52	1.140	2·6	52	1.350	3·4	52	1.770	1·8	45	810	1·8	45	810	2·2	45	990	3·6	45	1·600	1·4	45	630	9.720	165.240	450	7.650
.	12	1·2	52	620	0 2	52	1.140	2	52	1.040	3·4	52	1.770	1·8	45	810	1·8	45	810	2 2	45	990	3	45	1.350	1·4	45	630	9.160	109.920	1.010	12.120
.	6	1·2	52	620	2	52	1.040	1·5	52	780	3·1	52	1.600	1·4	45	630	1·5	45	650	1·8	45	810	3	45	1·350	1·2	45	540	8 020	48.120	2.150	12.900
.	8	.	.	.	1·3	52	600	0 8	52	340	1·9	52	990	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	45	1.350	.	.	.	3.280	26.240	6.890	55.120
																														3,265.160		446.890

Digitized by Google

Tabelle VII.

Alternative D. Eidlina-Opatowic.

Anzahl der Tage während der Schiffahrtsdauer	Anzahl der Tage außer der Schiffahrtsdauer	Eidlina m	Eidlina m²	Eidlina HP	Klawar m	Klawar m²	Klawar HP	Elbetrennh m	Elbetrennh m²	Elbetrennh HP	Pkeland I. m	Pkeland I. m²	Pkeland I. HP	Pkeland II m	Pkeland II m²	Pkeland II HP	Srnojed m	Srnojed m²	Srnojed HP	Pardubic m	Pardubic m²	Pardubic HP	Kuntic m	Kuntic m²	Kuntic HP	Butovnic m	Butovnic m²	Butovnic HP	Opatovic m	Opatovic m²	Opatovic HP	Königgrätz m	Königgrätz m²	Königgrätz HP	Zur Emporhebung der Tonnage von 1 m Tiefe	Die Tonnage in Tonnen	Zur Emporhebung der Tonnage von 1 m Tiefe	Total-Tonnage in 1 Jahr
6	.	2·8	6	170	3·7	6	220	2·4	6	146	4	6	240	4	6	240	4	6	240	3·14	6	190	1·9	6	115	2·03	6	120	3·8	6	200	3·4	6	200	2.080	12.480	9.030	54.180
45	.	2·8	14	390	3·7	14	520	2·4	14	340	4	14	560	4	14	560	4	14	560	3·14	14	440	1·9	14	265	2·03	14	385	3·8	14	470	3·4	14	470	4.960	223.200	6.150	276.750
110	.	2·8	32	900	3·7	32	1.180	3·4	32	770	4	32	1.280	4	32	1.280	4	32	1.280	3·14	32	1.000	1·9	32	610	2·03	32	650	3·8	32	1.080	3·4	32	1.080	11.110	1,222.100	.	.
40	.	2·8	32	900	3·7	32	1.180	1·7	32	700	3·7	35	1.280	4	31	1.850	3·9	39	1.280	3·14	32	1.000	1·4	32	570	1·8	32	690	3	32	1.080	3·4	36	1.080	11.110	444.400	.	.
13	.	2·2	41	900	3·5	41	1.440	1·5	41	610	3·3	39	1.280	4	36	1.420	2·7	41	1.110	3·14	41	1.290	1	41	410	1·2	41	490	2·6	41	1.080	3·4	41	1.080	11.110	144.430	.	.
.	32	1·8	18	320	3·2	18	570	1·4	18	250	4	18	720	4	18	720	4	18	720	3·14	18	560	0·9	18	140	1·03	18	180	2·38	18	430	4·2	18	750	5.360	171.520	5.750	184.000
.	52	1·8	36	650	3·2	36	1.150	1·4	36	500	4	36	1.440	4	36	1.440	4	36	1.440	3·14	36	1.130	0·9	36	280	1·03	30	370	2·38	36	850	4·2	36	1.500	10.750	559.000	360	18.720
.	29	1·8	41	740	3·2	41	1.310	1·4	41	570	3·6	41	1.480	4	37	1.460	1	37	1.460	3·14	41	1.290	0·9	41	330	1·03	41	420	2·38	41	970	4	41	1.080	11.110	322.190	.	.
.	12	1·8	41	740	3·2	41	1.310	1·1	41	570	3·3	41	1.350	4	41	1.910	3·5	37	1.440	3·14	41	1.290	0·9	41	330	1·03	41	420	2·38	41	970	3·8	41	1.080	11.110	133.320	.	.
.	9	1·6	41	650	3	41	1.230	0·6	41	200	2·8	41	1.150	4	41	1.640	2·9	37	1.190	2·7	41	1.110	0·6	41	200	1	41	400	1·8	41	740	3·2	41	1.310	9.820	88.380	1.290	11.610
.	5	1·3	41	530	2·5	41	1.020	.	.	.	3·3	41	940	4	41	1.640	2·1	37	860	1·08	41	740	.	.	.	0·8	41	300	1	41	350	2·7	41	1.100	7.480	37.400	3.630	18.150
.	4	.	.	.	2	41	820	.	.	.	2·6	41	820	4	41	1.640	1·8	37	740	1	41	300	.	.	.	.	.	.	0·6	.	.	2·2	41	880	5.160	20.640	5.950	23.800
.	9	.	.	.	1·1	41	350	.	.	.	1·5	41	600	4	41	1.640	1·2	37	400	1	41	300	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	41	800	4.090	12.270	7.020	21.060
																																				3,440.880		808.270

Digitized by Google

Tabelle VIII.

	Alternative		
	B	C	D
Die Zahl der gewonnenen Pferdekräfte	19.540	19.540	21.280
Das investierte Kapital in Kronen	16,030.900	16,030.900	16,070.900
Die Kilowattstunden, welche bei 15stündigem Tagesbetriebe an der Verbrauchsstelle abgegeben werden könnten	64,500.000	64,500.000	70,500.000
Die Wasserstationen liefern von der gesamten Energie	67·9 Prozent	82·2 Prozent	86·4 Prozent
Die Dampfstationen liefern von der gesamten Energie	31·1 Prozent	17·8 Prozent	13·6 Prozent
Erzeugte elektrische Energie in Prozent bezüglich der Alternative D	72 Prozent	87·5 Prozent	100 Prozent
Das investierte Kapital per 1 Pferdekraft in Kronen	820	820	755
Der Erzeugungspreis einer Kilowattstunde auf die Verbrauchsstelle geliefert, inklusive Verzinsung des Kapitals und Amortisation der gesamten baulichen und maschinellen Einrichtung und des Leitungsnetzes in Hellern	3·58	3·20	2·85

Ingenieur Karl Rosa. Franz Krizik.

8.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der 3. Sitzung der II. Abteilung des Industrierates vom 5. Dezember 1904.

Vorsitzender Obmann **Vetter**: Wir gelangen zum zweiten Punkte der Tagesordnung, Bericht über den Antrag Singer, betreffend die Erstattung eines Gutachtens über die zweckmäßigste und förderlichste Verwendung der Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen. Ich ersuche den Herrn Referenten v. Root, das Referat zu erstatten.

Referent v. **Root**: Mein Bericht befindet sich in Ihren Händen. Ich habe demselben eigentlich nicht viel hinzuzufügen. Sie werden daraus ersehen haben, daß ich mich zunächst der Aufgabe unterzogen habe, die Flußgebiete der neuen Alpenbahnen in Betracht zu ziehen. Diese Untersuchung hat eine ziemlich große Arbeit erfordert, wie Sie aus der Tabelle, die dem Berichte beigefügt ist, entnehmen können.

Ich erlaube mir nur im allgemeinen darauf aufmerksam zu machen, daß diese meine Arbeit als ein Vorbericht zu betrachten ist, da ich mich ja mit Aufnahmen an Ort und Stelle nicht befassen konnte. Dies würde, wie ich in dem Berichte ausgeführt habe, Aufgabe der hohen Regierung sein.

Von welcher Bedeutung die bezeichneten Wasserkräfte in den Alpengegenden sind, erlaube ich mir durch Hinweis auf die in meinem Berichte gegebene

Digitized by Google

„Gesamtübersicht der Wasserkräfte im Gebiete der Alpenbahnen" zu illustrieren. Es ist Ihnen ja bekannt, daß man in den Alpengegenden im großen und ganzen mit den vorhandenen Wasserkräften höchstens im Verhältnis von 1 : 4 rechnen darf. Ich habe infolgedessen auch die Minimalwasserkraft auf diese Annahme basiert.

Aus der meinem Berichte angeschlossenen Tabelle ersehen Sie, welch große Kräfte in den Alpengegenden schlummern. Durch den Bau der Alpenbahnen ist es nunmehr möglich, diese Kräfte zu verwerten. Ich schicke voraus, daß der Staat sich bei der Lösung dieser Frage nicht von fiskalischen Rücksichten allein wird leiten lassen dürfen, sondern daß er vielmehr der Industrie dadurch einen Ansporn wird geben können, daß er die größten Erleichterungen bezüglich der Konzessionen, Steuerbefreiung ꝛc. eintreten läßt.

Bekanntlich besitzt der Staat ein hydrographisches Zentralbureau im Ministerium des Innern, welches bei einiger Ausgestaltung in der Lage wäre, über die in der Tabelle verzeichneten, theoretisch ermittelten Wasserkräfte in der Natur systematische Aufnahmen machen zu lassen, und ich würde es mit Freude begrüßen, wenn die hohe Regierung sich bereit erklären würde, diese Arbeit vornehmen zu lassen, gewissermaßen einen Wasserkraftkataster aufzustellen, der später jedermann zugänglich wäre. Dadurch würde es möglich, diese großen alpinen Kräfte der Industrie zuzuführen.

Es ist Ihnen auch bekannt, meine Herren, daß das Eisenbahnministerium auf verschiedene Wasserkräfte selbst reflektiert, und zwar für Zwecke der Eisenbahnen. Da wäre es nun sehr wünschenswert, wenn das Eisenbahnministerium sehr bald darüber schlüssig würde, welche Kräfte es sich reservieren will, damit die Privatindustrie weiß, woran sie ist und worauf sie greifen kann. Den Antrag Singer weiter auszuführen, war ich nicht in der Lage, weil nach meinem Dafürhalten der Zeitpunkt für nähere Vorschläge erst dann gekommen erscheint, wenn die Aufnahme im Felde selbst durchgeführt sein wird; denn dadurch wird sich ja erst, was die zweckmäßigste und förderlichste Ausnützung betrifft, genügende Klärung ergeben, die heute unmöglich in Bausch und Bogen beantragt werden kann. Gestatten Sie mir daher die Bitte, meinen Antrag freundlichst genehmigen zu wollen.

Mitglied **Singer**: Es ist über diesen Gegenstand noch ein zweites Referat vorgelegt und ich möchte deshalb bitten, daß auch der zweite Referent seine Anträge vorlege. *(Zustimmung.)*

Vorsitzender: Ich ersuche also Herrn kaiserlichen Rat Křižík, sein Referat zu erstatten.

Referent **Křižík**: Nach dem eben vernommenen Referat und bei der vorgerückten Zeit werden Sie wohl damit einverstanden sein, wenn ich mich in Erläuterung meines Referates, das Sie ohnehin in Händen haben, sehr kurz fasse. Ich habe vor allem zu begründen, warum ich das Referat, welches ich eigentlich nur über die Benützung der Wasserkräfte längs der Alpenbahnen und dann jener in Böhmen erstatten sollte, ganz allgemein gehalten habe. Ich begründe dies damit, daß es für uns in Österreich eine sehr wichtige Frage ist, daß sämtliche in ziemlich großer Anzahl vorkommenden Wasserkräfte, welche vielfach noch nicht ausgenützt sind, zur Ausnützung gelangen, da es sich hier um ein großes Nationalvermögen handelt, um einen großen Vorteil nicht nur für die Großindustrie, sondern auch für die Kleinindustrie und speziell auch für die mit uns innig zusammenhängende Landwirtschaft. Andrerseits bin ich auch der Ansicht, daß ein allgemein gehaltenes Referat auch für den speziellen Fall gilt.

Da muß ich nun vor allem auf das in der früheren Funktionsperiode des Industrierates von Herrn Ginzkey erstattete Referat verweisen, welches sehr eingehend und gründlich die Mängel bei der Erreichung und Fassung von Wasserkräften dargestellt hat, ferner auf ein Memorandum, welches von der ständigen Delegation des Ingenieur- und Architektenvereines dem hohen Handelsministerium bereits am 18. März 1901 vorgelegt wurde, mir aber erst in die Hand kam, nachdem ich mein Referat schon erstattet hatte und welches sich mit den in meinem Referate entwickelten Ansichten nahezu deckt.

Soll man die Ausnützung von Wasserkräften überhaupt durchführen, so ist es doch in erster Linie notwendig, daß man eine Übersicht über die Zahl und Größe der Wasserkräfte hat, die uns zur Verfügung stehen. Es ist also vor allem nötig, einen genauen Wasserkraftkataster anzulegen, damit man weiß, ob die Frage der Ausnützung der Wasserkräfte für das Land von größerer Bedeutung oder ob sie nur eine minderwertige Frage ist. Ist man sich einmal darüber klar, daß die Ausnützung der vorhandenen, aber nicht ausgenützten Wasserkräfte vom national-ökonomischen Standpunkte eine wichtige Frage ist, dann wird man auch trachten, auszunützen, was die Natur uns täglich zur Verfügung stellt. Kommt man jedoch zu der Ansicht, daß die Frage von untergeordneter Bedeutung ist, so wird man sich mit ihr nicht befassen, sondern es den einzelnen überlassen, die Wasserkräfte auszunützen.

Ich beantrage daher vor allem, daß ein genauer Kataster angelegt werde, und zwar ein idealer. Man kann für den ganzen Flußlauf vom Anfang bis zu einer gewissen Endstelle, wenigstens annähernd, wenn man die Wassermenge und das Gesamtgefälle kennt, die Gesamtkraft bestimmen, welche in dem Flußlauf vorhanden ist. Selbstverständlich kann man nicht

Digitized by Google

diese Gesamtkraft ausnützen, weil manche Gefälle infolge der Terrainschwierigkeiten oder anderer Umstände sich nicht ausnützen lassen, aber immerhin ist es wichtig, zu wissen: in dem Flußlaufe ist vom Anfang bis zu einer gewissen Stelle so und so viel Kraft vorhanden.

Das zweite wäre, daß man feststellt, wie viel von dieser Kraft bereits von der Industrie ausgenützt ist, wieviel also noch auszunützen wäre. Dann wäre festzustellen, ob die bisher durchgeführte Ausnützung eine vollständige oder nur eine mangelhafte ist. Alles das sollte aus dem Kataster ersichtlich sein und es sollte auch jeder Interessent die Möglichkeit haben, in diesen Kataster Einsicht zu nehmen, um seine weiteren Entschließungen danach zu fassen.

Es gibt bei uns Wasserkräfte, deren Ausnützung bis jetzt absolut unmöglich war. Die Ursache der Nichtausnützung lag nicht in der Beschaffenheit der Wasserkraft selbst, sondern in der des umliegenden Terrains. Solange man die Elektrizität nicht kannte oder sie nicht zur Übertragung großer Kräfte zu verwenden wußte, war die Ausnützung der Wasserkräfte immer auch davon abhängig, ob sich das Terrain für die Anlage, für die Fabrik eignete, die neben der Wasserkraft aufzustellen war.

Es gibt nun Wasserkräfte, in deren Nähe man über solches Terrain nicht verfügt. Jetzt aber, wo wir in der Lage sind, durch Anwendung der Elektrizität eine beliebige Kraft auf eine beliebige Entfernung zu übertragen, zur Fassung der Wasserkraft aber manchmal nur einige Quadratmeter Raum notwendig sind, die immer vorhanden oder mit billigen Mitteln zu schaffen sind, ist man auch in der Lage, die Wasserkraft, mag sie wo immer sein, vollständig auszunützen. Daraus geht also schon hervor, daß wir Wasserkräfte, die bis jetzt schwer ausnützbar waren, nunmehr mit Hilfe der Elektrizität ausnützen können.

Um dies zu tun, ist aber noch eines unbedingt notwendig, was übrigens auch schon aus rein ökonomischen Gründen mit Rücksicht auf die kleinere Kapitalsbeschaffung vorteilhaft ist. Wenn auf Basis der Wasserkraft Anlagen geschaffen werden sollen, so muß man über diese Kraft ständig verfügen können. Da aber die Wasserkraft keine ständige, sondern eine sehr variable ist und manchmal überhaupt ganz wegfällt, so ist es notwendig, noch andere Kraftmaschinen zur Verfügung zu haben, durch welche man die mangelnde Kraft zu ersetzen oder zu ergänzen vermag. Daher müßte jede Wasserkraftanlage mit einer Reservemaschine ausgestattet sein.

Es ist hier ferner noch ein Umstand vorzusehen. Für die Ausnützung der einzelnen Wasserkräfte ist nicht immer an der betreffenden Stelle der Bedarf da. Es können Fälle vorkommen, daß Wasserkräfte zur Verfügung stehen, man aber für dieselben zu der Zeit, da sie vorhanden sind, keine Verwendung hat. An anderer Stelle hat man wieder wenig Wasserkräfte und hätte eine größere Verwendung dafür.

Diese beiden Umstände nun — erstens die Notwendigkeit der Reservemaschinen und zweitens die Möglichkeit, die Kraft überall dorthin, wo man sie braucht, zu verteilen — sprechen dafür, die Ausnützung eines größeren Flußlaufes stets einheitlich einzurichten, so daß man die verschiedenen Wassergefälle ausnützt, elektrisch miteinander verbindet und aus dieser gemeinschaftlichen Leitung beliebig wohin Kraft abgibt. So kann man dann, wenn unten im Tale eine Wasserkraft besteht, ein Kraftbedarf aber nicht vorhanden ist, während er oben existiert, die Kraft hinaufleiten und umgekehrt, da ja mit Hilfe der Elektrizität die Kraft auch nach oben geleitet und zu jeder Zeit eine Verschiebung der Ausnützung vorgenommen werden kann. Aus all diesen Gründen ist es also angezeigt, für gewisse Wasserläufe nur eine Station zu errichten, von wo die Kraft nach allen Richtungen hin abgegeben wird.

Darum spreche ich mich in meinem Elaborate dafür aus, daß die Ausnützung der Wasserkräfte einheitlich geschehen soll, und zwar entweder durch den Staat, durch das Land oder durch einzelne Gesellschaften. Im Prinzip ist es einerlei, wer es tut; es soll nur einheitlich geschehen, damit man die Kraft dorthin führen kann, wo man sie braucht. Das ist der Grund, warum ich mich dafür ausgesprochen habe, daß die Ausnützung der Wasserkraft an einer längeren Strecke in einer Hand gelegen sein soll.

Ich habe meinem Referate auch einen technischen Bericht beigelegt, und zwar über die Ausnützung der Wasserkräfte an der zu kanalisierenden Elbestrecke von Jaromer, beziehungsweise Königgrätz abwärts bis Melnik. Es wird darin, als Beispiel gewissermaßen für die Ausnützung von Wasserkräften, dargelegt, daß in diesem Flußlaufe 21.000 Pferdekräfte vorhanden sind und daß man diese 21.000 Pferdekräfte mit Hilfe der Elektrizität in einem Flächenraume von 5000 Quadratkilometern zur Verteilung bringen kann, so daß jeder Einwohner innerhalb dieses Flächenraumes, mag er welche Beschäftigung immer haben, hiefür aus dieser Kraftquelle Kraft beziehen kann. Es herrscht jetzt ohnehin Mangel an menschlicher Arbeitskraft und es ist um so mehr angezeigt, jede Verrichtung, welche durch mechanische Kraft leicht, bequem und billig besorgt werden kann, auf diesem Wege besorgen zu lassen. Wenn die Möglichkeit gegeben ist, sollte sie auch benützt und solche Anlagen geschaffen werden, damit die Einwohner längs der Flußläufe, deren Grundstücke ohnehin der Beschädigung durch diese Flußläufe ausgesetzt sind, doch auch Nutzen davon haben.

Es ist auch notwendig, daß die Frage der Fortleitung der Elektrizität geregelt, daß Bestimmungen festgelegt werden, auf Grund deren solche Leitungen eventuell längs der öffentlichen Straßen geführt

werden können, analog wie es bei den Eisenbahnen der Fall ist und daß eventuell, falls es unbedingt notwendig ist, mit Rücksicht auf das höhere allgemeine Interesse hiezu auch Privatgrund expropriiert werden kann. Denn wenn man die Leitungen nicht überall hinführen kann, ist auch die Ausnützung der Wasserkräfte eine illusorische.

Ich habe mir im Wasserstraßenbeirat auch Anträge in der Richtung zu stellen erlaubt, daß bei der Ausführung der Kanalisierungs- und Wasserstraßenarbeiten bei den Wehranlagen darauf Rücksicht genommen werde, daß eine vollständige Ausnützung der Wasserkraft ermöglicht wird.

An der Ausnützung der Wasserkräfte ist nicht nur die Industrie, sondern auch die Landwirtschaft wesentlich interessiert. Die Herren Agrarier sind aber heutzutage noch große Feinde der Regulierung der Wasserläufe. Um ihnen nun zu beweisen, daß sie es sind, welche die meisten Vorteile davon haben, erlaubte ich mir, auch den Antrag zu stellen, daß ein vom Land- und Forstwirtschaftsrat zu entsendendes Komitee eine gemeinschaftliche Beratung mit der II. Abteilung des Industrierates abhalten möge, damit die Interessen beider Teile hiebei gewahrt werden und ein gemeinschaftlicher Beschluß des Industrie- und des Landwirtschaftsrates in dieser Frage zu stande komme.

Nach alledem erlaube ich mir daher zum Schlusse meine Anträge*) vorzulesen *(verliest dieselben)* und bitte die Herren, sich dieselben zu eigen zu machen.

Sektionsrat Dr. v. **Fries**: Vom Standpunkte des Ministeriums des Innern kann ich selbstverständlich jede Anregung, welche darauf abzielt, die industrielle Entwicklung zu fördern, nur auf das sympathischeste begrüßen. Ein wichtiges Moment bei diesem Bestreben ist gewiß die Ausnützung der Wasserkräfte, die zweckmäßigste und förderlichste Verwendung der in ihnen gelegenen Schätze. Das Ministerium des Innern wird sich unter diesem Gesichtspunkte mit Vergnügen in den Dienst der Aufgabe stellen, die ihr in diesen Anträgen gekennzeichnet ist, und seinen Apparat bereitstellen, soweit die finanziellen Mittel es gestatten.

Ich werde nicht unterlassen, die Resolution, die Sie zu beschließen im Begriffe sind, meinem Ministerium zur Kenntnis zu bringen, sie wird dortselbst studiert werden und ich werde bei der nächsten Sitzung, sei es im Plenum oder in der II. Abteilung das Ergebnis mitteilen. *(Beifall.)*

Ministerialsekretär Dr. **Krasny**: Das Eisenbahnministerium hat die vorliegenden Anträge mit großem Interesse studiert und ich bin vom Herrn Eisenbahnminister ermächtigt, namens der Staatseisenbahnverwaltung folgende Erklärung abzugeben:

Die Staatseisenbahnverwaltung begrüßt die in beiden Referentenanträgen hervortretenden Bestrebungen, eine möglichst vollständige und rationelle Ausnützung der Wasserkräfte anzubahnen, mit um so größerer Sympathie, als die Staatseisenbahnverwaltung sich stets dessen bewußt ist, daß ihre speziellen und die allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen mit dem durch Verbilligung der Produktionskosten zu erzielenden Aufschwunge von Industrie und Landwirtschaft aufs engste verknüpft sind. Die Staatseisenbahnverwaltung hält auch den Gedanken, durch Anlage eines Wasserkraftkatasters eine Übersicht über die wirtschaftlich ausnützbaren Wasserkräfte zu schaffen, für durchaus zweckentsprechend und wird in ihrem Wirkungskreise die hiezu erforderlichen Arbeiten so weit als tunlich unterstützen.

Mit Genugtuung und Dank begrüßt es die Staatseisenbahnverwaltung, daß in den Referaten anerkannt wird, daß die Verwendung einzelner Wasserkräfte für Eisenbahnzwecke als deren zweckmäßigste und förderlichste Nutzbarmachung in erster Linie in Aussicht zu nehmen sei. Daß hiefür nur gewisse, durch ihre Größe, Lage und Kontinuität für Zwecke des Eisenbahnbetriebes prädestinierte Wasserkräfte in Betracht kommen, steht auch für die Staatseisenbahnverwaltung außer Zweifel. Es wird deshalb keinem Anstand unterliegen, daß die Staatseisenbahnverwaltung in Fortsetzung der bereits eingeleiteten Studien und mit Zuhilfenahme des anzulegenden Wasserkraftkatasters ihre Entscheidung über die von ihr für den Bahnbetrieb in erster Linie beanspruchten Wasserkräfte in absehbarer Zeit fälle, hinsichtlich der übrigen Wasserkräfte aber für deren Freigabe an die industrielle und landwirtschaftliche Verwendung eintrete. *(Lebhafter Beifall.)*

Mitglied **Singer**: Meine Herren! Vor einiger Zeit wurde vom Finanzministerium im Hinblick auf die Aufnahme der Barzahlungen eine Schrift als Nachweis der aktiven Zahlungsbilanz veröffentlicht. In dieser Staatsschrift figurierten als Aktivpost die Gelder, welche die Auswanderer nach Hause schicken. Das ist bei uns schon ein Aktivum, wenn ein armer Teufel, der auswandern muß, weil er zu Hause kein Brot findet, ein paar Gulden nach Hause schickt! Dagegen wurde ein großes Nationalvermögen, die Wasserkräfte noch nicht bilanziert. Die Wasserkräfte sind bereits ein großes Nationalvermögen und werden es noch mehr werden. Deshalb glaube ich, daß der Industrierat eine weit ausschauende Arbeit leistet, wenn er die Frage der Inventarisierung der Wasserkräfte und ihre ökonomisch wichtige Verwaltung ins Auge faßt und sie fördert. Ich will keine Rede halten

*) Siehe Seite 20.

Digitized by Google

— es ist schon genug geredet worden *(Heiterkeit)* — ich will mir nur erlauben, beide Referentenanträge kurz zu erörtern.

Wir haben vorläufig nur die Inventarisierung vorzunehmen und dann erst werden wir uns mit der Frage der Verwertung befassen. Wir sind außerordentlich dankbar für die Erklärung des Eisenbahnministeriums, obwohl ich in meinem Antrage die Verwendung für Zwecke des Eisenbahnministeriums nicht gerade als die zweckdienlichste bezeichnet habe. Wir haben nicht so viel verwertbare Kräfte als inventarisiert werden, denn nicht jede Wasserkraft läßt sich rentabel verwerten. Aber es heißt: Soll man billig fahren mit elektrischer Kraft, aber nichts zu führen haben *(Heiterkeit)*, oder die Kraft den Industrien zur Verfügung stellen, damit Frachtgüter produziert werden, die Arbeitsuchenden Geld verdienen, Brot haben und steuerkräftig werden? Ich glaube, es ist besser, man fährt teuer, aber man hat etwas zu führen, als billig fahren und nichts zu führen haben. *(Heiterkeit.)* Sie werden sehen, es geht bei der Verwertung der Wasserkräfte, wie wenn man in ein großes Geschäft kommt: Ein kolossales Warenlager, aber man geht heraus und hat nichts gekauft, weil man nichts passendes gefunden hat. *(Lebhafte Heiterkeit.)* Die Wasserkräfte sollen in erster Linie für die Industrie da sein, die sie benützen kann.

Gegen den Antrag Root habe ich nichts einzuwenden, ich bitte nur, daß Herr von Root in der Einleitung etwas von dem mündlich Vorgebrachten sage und von dem, was in der Erklärung der beiden Herren Regierungsvertreter enthalten war, etwa in der Art *(liest)*:

„In der Erwägung, daß den Wasserkräften großer wirtschaftlicher Wert innewohnt, daß selbe eine wichtige Unterlage für die industriellen Gründungen und ein zweckdienliches Mittel für die Verwohlfeilung der industriellen Produktion bilden; in weiterer Erwägung, daß für deren ökonomische, der Industrie und Verkehrsentwicklung förderlichste Ausnützung vorgesorgt werden soll, wird die Regierung ersucht ... u. s. w."

Ich komme nun zum Antrage des Herrn kaiserlichen Rates Križik. Seinen Ausführungen kann man gerne zustimmen, er muß mir nur erlauben, daß ich seine Anträge in Bezug auf ihre praktische Durchführbarkeit einer Kritik unterziehe.

Der erste Antrag lautet: „Der Industrierat beschließt, die k. k. Regierung zu ersuchen, eine gemeinschaftliche Beratung des Industrie- und Landwirtschaftsrates zum Behufe der Verhandlung über die wirtschaftliche Ausnützung der Wasserkräfte durch entsprechende Stauanlagen, Talsperren, Berücksichtigung bei Flußregulierungen und Kanalisierungen einzuberufen und derselben die bis anjetzt im Industrie- und Landwirtschaftsrate erstatteten Berichte über die einschlägigen Fragen zur womöglich einheitlichen Beschlußfassung vorzulegen." Da mache ich aufmerksam, daß der Industrie- und Landwirtschaftsrat nicht zusammentreten kann, sondern nach unserem Statute können wir nur die Einsetzung eines Ausschusses verlangen, welcher mit einem Ausschusse des Landwirtschaftsrates zusammentreten kann, die dann beide zu berichten haben. *(Mitglied Križik: Das ist dasselbe!)* Es ist nicht dasselbe. Wir können nicht verlangen, daß der Landwirtschaftsrat ein Komitee entsenden solle, welches über industrielle Angelegenheiten beraten soll. Das — glaube ich — geht nicht. Der Antrag ist aber auch vorläufig überflüssig und kann zurückgestellt werden, bis die Inventarisierung der Wasserkräfte durchgeführt ist.

Der Punkt 2, die wirtschaftliche Ausnützung der Wasserkräfte bei den Alpenbahnen betreffend, stimmt mit dem Antrage Root überein und ist durch denselben erledigt.

Der zweite Absatz, betreffend die Anlage eines Wasserkraftkatasters, liegt, glaube ich, im Geiste und Sinne des Antrages Root und dieser könnte die Güte haben, sich damit einverstanden zu erklären. Also Antrag 1 ist nicht geschäftsordnungsmäßig. Wozu sollen wir übrigens mit dem Landwirtschaftsrate bezüglich der Verwendung industrieller Wasserkräfte zusammentreten?

Ich glaube also, wir sollen diesen Punkt derzeit und in dieser Form nicht annehmen. Punkt 2 ist in beiden Absätzen erledigt, wenn die Herren ihn mit dem Antrage Root in einer Fassung vereinigen.

Der Punkt 3 verlangt den Beitritt zu einem im Wasserstraßenbeirate eingebrachten Antrage. In dieser Art können wir ihn unmöglich annehmen. Im Wasserstraßenbeirate ist ein Antrag eingebracht worden, er ist noch nicht durchberaten. Wir können doch nicht, ohne ihn vollständig vor Angen zu haben, sagen, der Industrierat solle dem im Wasserstraßenbeirat eingebrachten Antrage vollinhaltlich beitreten! Es ist das auch nicht üblich. Wir haben ein Gutachten zu erstatten oder Anträge zu stellen. In dieser Art also wäre der Antrag nach meiner Ansicht abzulehnen.

Was die Wasserkräfte bei den Kanalbauten und Wasserstraßen anbelangt, so bin ich natürlich sehr skeptisch. Man wird nicht Pferdekräfte erlangen, sondern höchstens Komfortabelpferdekräfte. *(Heiterkeit.)* Ich selbst wäre kaum in der Lage, für den Antrag, wie er vorliegt, einzustehen, obwohl ich mich mit der Sache sehr befaßt habe.

Ich komme nun zu Punkt 4: „Es wird die Notwendigkeit einer legislativen neuen Bearbeitung des Wasserrechtes mit Rücksicht auf den Fortschritt der Industrie und Landwirtschaft anerkannt und bevor solch ein neues Gesetz zur Annahme gelangt, wenigstens

Digitized by Google

eine Verbesserung und Vereinfachung des Verfahrens in Wasserrechtsfragen als sehr erwünscht bezeichnet."

Der Referent schlägt eine gemeinschaftliche Beratung mit dem Landwirtschaftsrate vor. Dies ist gewiß eine Sache, welche von beiden Sektionen beraten werden könnte und da wäre der richtige Weg eben die Wahl eines achtgliedrigen Ausschusses auf beiden Seiten, welcher die Reform des Wasserrechtes und die Vereinfachung des Verfahrens in Wasserrechtsfragen vorschlagen sollte.

Aber es ist eine Frage, ob wir das tun sollen. Das jetzige Wasserrechtsgesetz ist ja vom Standpunkte der Industrie gut, denn § 1 des Wasserrechtsgesetzes besagt: Du kannst eine Industrie einrichten, du mußt nur den andern schadlos halten. Das Landesgesetz hat allerdings dieses Reichsgesetz durchbrochen. Die Landesgesetze bestimmen etwas ganz anderes. Sie verpflichten mich im voraus, für die noch ungeborenen Fische zu sorgen *(Heiterkeit)*, und daraus entstehen unsere Kalamitäten.

Wenn man mir also sagen würde, ich solle mit dem Landwirtschaftsrat zusammentreten, um die Härten des Gesetzes zu beseitigen, die sich aus den Landesgesetzen herausgebildet haben, so würde ich es sehr gerne tun. Ich fürchte aber, daß der umgekehrte Fall eintreten wird; nicht wir werden eine Verbesserung, sondern die Agrarier werden eine Verschlechterung durchsetzen. Deshalb empfehle ich nicht, auf diesen Vorschlag einzugehen.

Was das Verfahren in Wasserrechtsangelegenheiten anbelangt, so verweise ich darauf, daß diesbezüglich ein von mir gestellter Antrag vorliegt, für den ich zum Referenten bestellt wurde, daß wir uns mit der Angelegenheit in diesem Kreise befassen werden, daß wir auch in dem geschätzten Vorstande des Bureaus einen Mann besitzen, der sich in derartigen Verwaltungsfragen außerordentlich bewährt hat und von dem wir erwarten dürfen, daß er uns mit seinem Rate beistehen wird, so daß wir wirklich zweckentsprechende Anträge vorlegen werden können.

Ich bitte Sie also, die Anträge des Herrn Referenten in der Weise anzunehmen, daß der Antrag des Herrn v. Root mit der Einleitung, der er sich akkomodiert hat, versehen wird, daß ferner Punkt 3 des Antrages Křižik mit einbezogen wird, und die andern Anträge des Herrn kaiserlichen Rates Křižik derzeit abgelehnt werden.

Referent **Křižik**: Gestatten Sie mir, obwohl ich mich ungerne nochmals zum Worte gemeldet habe, doch mit einigen Bemerkungen auf die Ausführungen des Herrn Vorredners zu erwidern. Mir hat es sich zunächst nicht um eine Formfrage, sondern nur um die Sache gehandelt, und zwar nicht nur einseitig, vom Standpunkte des Industriellen, sondern von dem der Allgemeinheit und ich glaube, daß die hohe Regierung die Pflicht hat, wenn wir es in unseren Anträgen nicht selbst tun, die Allgemeinheit, also auch die anderen Interessenten zu berücksichtigen. Wenn demnach die Herren eine Änderung in der Form wünschen sollten, so habe ich absolut nichts dagegen.

Daß meine Ausführungen bezüglich der Ausnützung der Wasserkräfte richtig sind, dafür stehe ich ein, dagegen kann mir niemand etwas einwenden.

Ich will weiters mit Rücksicht auf die Erklärung des Vertreters des Eisenbahnministeriums — entgegen den Ausführungen des Herrn Vorredners — bemerken, daß es auf Grund dessen, was ich früher dargelegt habe, möglich ist, sowohl dem Eisenbahnministerium die Kraft zur Verfügung zu stellen, die es für die nichtbelasteten Züge braucht, als auch der Industrie zu dienen, unter der von mir erwähnten Voraussetzung, daß man die Ausnützung der Kraft längs des ganzen Flußlaufes oder doch mindestens auf größere Strecken einheitlich betreibt. Wenn man, wie ich an einem Beispiel gezeigt habe, 20.000 und selbst 40 000 Pferdekräfte in einem einheitlichen Betriebe gewinnen kann, so kann man 10.000, beziehungsweise 20.000 den Eisenbahnen abgeben und die Industrie kann, wenn sie es braucht, aus derselben Quelle Kraft beziehen.

Ich bestehe nicht darauf, daß die Herren meine Anträge annehmen: Sie können sie korrigieren oder verwerfen. Doch glaube ich, daß eine Verständigung mit der Landwirtschaft allerdings notwendig ist, um die Agrarier, welche, wie Sie wissen, im allgemeinen Gegner der Regulierung der Flüsse sind, zu gewinnen, ihnen zu beweisen, daß sie auch Vorteile davon haben, um aus Feinden Freunde zu machen. Denn ohne Regulierung der Flüsse, ohne die nötigen Wasserbauten ist eine vollständige Ausnützung der vorhandenen Wasserkräfte nicht möglich. Sind also die Agrarier gegen diese Regulierungen — und sie haben die Macht, sie zu vereiteln — so ist die Ausnützung der Wasserkräfte auch für die Industrie nicht möglich.

Was die Form betrifft, so war es ja übrigens auch nicht meine Absicht, den ganzen Industrierat mit dem Landwirtschaftsrate zusammenzubringen. Es würde vollständig genügen, wenn einige Herren vom Industrierate und einige Herren vom Landwirtschaftsrate zu einer Beratung zusammentreten würden. Ich glaube auch, daß ein solcher, gemeinschaftlich sowohl vom Landwirtschaftsrate als vom Industrierate vorgelegter Antrag ein viel größeres Gewicht besitzen würde, als wenn wir jeder einzeln und vielleicht jeder etwas anderes beantragen. Vom Standpunkte der Industrie muß man, glaube ich, eine solche Vereinigung auch deshalb begrüßen, weil es sich ja nicht nur darum handelt, für industrielle Zwecke Wasserkräfte zu gewinnen, sondern auch überhaupt Absatz für dieselben zu haben und auch bei der Fassung der Wasserkräfte die Industrie interessiert ist.

Digitized by Google

Mitglied **Singer**: Ich möchte nur bemerken, daß der letzte Antrag des Herrn Kollegen Křižik einerseits die Reform des Wasserrechtes, anderseits eine Verbesserung des wasserrechtlichen Verfahrens anstrebt. Was die Reform des Wasserrechtes betrifft, so wird er, glaube ich, auf einer gemeinsamen Beratung mit dem Landwirtschaftsrate nicht bestehen. Was aber den zweiten Teil des Antrages anbelangt, so habe ich das Wort „Rückstellung" schon gebraucht. Wir können zwei verschiedene Wege einschlagen. Herr Kollege Křižik meint, wir sollen diese Angelegenheit in einem gemeinsamen Ausschusse beraten. Meine Meinung ist, daß wir erst unser Operat fertigstellen sollen. Dann haben wir noch immer Zeit, mit dieser Vorlage in der Hand den gemeinsamen Ausschuß zu verlangen. Ich glaube, daß diese Form das Wiedererstehen des zweiten Teiles des Antrages des Herrn Kollegen Křižik bedeuten würde, und würde wünschen, daß er sich mit dieser Form zufrieden gibt.

Mitglied **Schmidt**: Ich glaube, daß wir die Anträge des Herrn Kollegen Křižik ganz gut annehmen können. Es wird entschieden kein Nachteil sein, wenn alle Interessenten Gelegenheit zur Vertretung ihrer Interessen finden. Sollten aber die Anträge des Herrn Křižik nicht angenommen werden, so beantrage ich unter allen Umständen den zweiten Absatz des Punktes 2 seiner Anträge aufzunehmen, welcher lautet:

„Zu gleicher Zeit wäre unter Benützung und Ergänzung der bestehenden Wassergrundbücher und Wasserkarten ein Wasserkraftkataster für alle im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder anzulegen und die Statistik der Wasserkräfte wissenschaftlich und praktisch zu pflegen."

Vorsitzender: Herr Kommerzialrat Singer hat bereits beantragt, diesen Passus in den Antrag des Herrn v. Noot einzubeziehen und Herr v. Noot hat sich damit einverstanden erklärt.

Referent **Křižik**: Ich möchte mir noch ein paar Worte gestatten, und zwar zunächst zur Begründung des Vorschlages, daß das Einvernehmen mit dem Landwirtschaftsrate im kurzen Wege im vorhinein gepflogen werde. Das Elaborat, welches da zu stande kommen soll, ist eine große Arbeit. Wenn man eine solche Arbeit macht, so ist es schwer, nachträglich mit einer anderen Körperschaft sich so zu einigen, daß einheitliche Beschlüsse gefaßt werden. Es kommt dann, wie hier, ein Abänderungsvorschlag nach dem andern. Deshalb ist es besser, wenn man sich zuerst im kurzen Wege mit der anderen Körperschaft über die prinzipiellen Fragen einigt und dann erst das Elaborat ausarbeitet.

Was nun den im Wasserstraßenbeirat gestellten Antrag betrifft, so geht ja derselbe bloß dahin, es möge bei den vorzunehmenden Flußregulierungen darauf Rücksicht genommen werden, daß die Wasserhaltungen derart angelegt werden, daß eine Ausnützung der Wasserkräfte möglich wird, da man bei den jetzt projektierten Stauanlagen das halbe Wasser durch die Nadelwehren abfließen läßt, ohne daß es ausgenützt werden kann. Weil aber an diesen Projekten bereits gearbeitet wird, ja einige solche Stauanlagen schon ausgeführt sind, ist es hoch an der Zeit, zu sagen: Wir wünschen im Prinzip — denn es werden immerhin Fälle vorkommen, wo die ganze Fassung des Wassers nicht möglich sein wird — daß die Stauanlagen so gemacht werden, daß die ganze Wasserkraft, die in dem Flusse enthalten ist, ausgenützt werden kann. Es handelt sich also nur um einen Wunsch und diesem Wunsche beizutreten, hat, glaube ich, die II. Abteilung des Industrierates vollkommen das Recht, ohne eine weitere detaillierte Begründung desselben angehört haben zu müssen.

Sektionsrat Dr. **Kautzky**: Ich knüpfe an die Ausführungen des letzten Herrn Vorredners an, welche sich darauf beziehen, daß ihm ein Beitritt der II. Abteilung des Industrierates zu dem Antrage, den er seinerzeit im Wasserstraßenbeirat gestellt hat, zweckdienlich und sachgemäß erscheinen würde. Die Wasserstraßendirektion hat den erwähnten Antrag unmittelbar nachdem er im Wasserstraßenbeirat gestellt wurde, bereits praktisch verwertet, indem die Frage nach den uns vorliegenden Berichten dem technischen Studium seitens der Wasserstraßendirektion unterzogen wird. Der Beitritt des Industrierates zu dem genannten Antrage würde daher, abgesehen von den formalen Schwierigkeiten, die Herr Kommerzialrat Singer bereits dargelegt hat, praktisch keinen größeren Erfolg haben, als daß eben diese Studien, wie es ja selbstverständlich ist, fortgesetzt werden.

Referent **Křižik**: Nach den Ausführungen des Herrn Vorredners und mit Rücksicht auf die Ansicht der Herren bestehe ich nicht darauf, daß mein Antrag bezüglich dieses Punktes zur Annahme gelange, es genügt mir, daß die Sache hier erörtert und besprochen wurde. Ich ziehe daher meinen Antrag zurück.

Referent v. **Noot**: Ich habe mich dem Antrage des Herrn Kollegen Singer angeschlossen.

Vorsitzender: Ich bringe nun den Antrag Singer zur Abstimmung, dahingehend, die Anträge Noot und Křižik zu kombinieren, indem wir den Antrag Noot akzeptieren und in denselben Alinea 2 des Punktes 2 der Anträge Křižik einbeziehen *(liest)*:

„In Erwägung, daß den Wasserkräften großer wirtschaftlicher Wert innewohnt, daß

Digitized by Google

selbe eine wichtige Unterlage für die industriellen Gründungen und ein zweckdienliches Mittel für die Verwohlfeilung der industriellen Produktion bilden; in weiterer Erwägung, daß für deren ökonomische, der Industrie und der Verkehrsentwicklung förderlichste Ausnützung vorgesorgt werden solle, wird die Regierung ersucht, zunächst die im Attraktionsgebiete der neuen Alpenbahnen in Betracht kommenden Wasserläufe und Wasserkräfte durch seine Organe, insbesondere durch das k. k. hydrographische Zentralbureau im Ministerium des Innern, einer systematischen Aufnahme und Untersuchung hinsichtlich der für die ökonomische Ausnützung derselben maßgebenden Momente unterziehen zu lassen, die Ergebnisse dieser Untersuchung öffentlich zugänglich zu machen und die Verwaltung der k. k. Staatsbahnen zur baldmöglichsten Entscheidung zu veranlassen, welche Wasserläufe und Wasserkräfte dieselbe für den Bahnbetrieb benötigt und tatsächlich in absehbarer Zeit nutzbar machen will.

Zugleich empfiehlt die Abteilung, unter Benützung und Ergänzung der bestehenden Wassergrundbücher und Wasserkarten einen Wasserkraftkataster für alle im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder anzulegen und die Statistik der Wasserkräfte wissenschaftlich und praktisch zu pflegen."

(Nach einer Pause:) Angenommen.

Punkt 3 hat Herr Referent Křižik zurückgezogen. Besteht der Herr Antragsteller auf die Abstimmung bezüglich der übrigen Punkte?

Referent **Křižik**: Ich möchte bitten, dieselben zur Abstimmung zu bringen.

Vorsitzender: Ich bringe also Punkt 1 zur Abstimmung. *(Nach einer Pause:)* Abgelehnt.

Wir kommen nun zu Punkt 4.

Sektionsrat Dr. v. **Fries**: Ich möchte mir erlauben, darauf aufmerksam zu machen, daß es ungemein schwierig sein wird, das Verfahren in Wasserrechtssachen vom gewerblichen Verfahren zu trennen und es ist vom Standpunkte der Industrie doch zweckmäßig, diese beiden Dinge in innigen Kontakt zu bringen. Denn die Beschwerden gehen dahin, die Industrie habe darunter zu leiden, daß gewerbliche Betriebsanlagen genehmigt werden, die dann in wasserrechtlicher Beziehung nicht als zulässig erkannt werden. Vom industriellen Standpunkte muß doch der Wunsch bestehen, diese beiden Dinge in innigen Konnex zu bringen und ich glaube, daß der Sache mit der Annahme des Antrages Singer gedient ist, wenn man diese Sachen nicht trennt, sondern auch diese Frage im Komplexe des Antrages Singer erörtert.

Mitglied **Singer**: Diese Form der Behandlung der Sache ist ja schon vom Industrierate beschlossen, denn es wurde mein Antrag angenommen. Wenn Sie jetzt etwas anderes annehmen, so stoßen Sie eigentlich einen Beschluß des Industrierates um.

Sektionsrat **Kautsky**: Ich wende mich gegen den ersten Satz des Punktes 4, in welchem eine Reform des Wasserrechtes dringend gefordert wird. Ich kann nur an die Ausführungen des Herrn Kommerzialrates Singer anknüpfen, in welchen er auf die Aussichten einer solchen Reform für die Industriellen hingewiesen hat. Ich glaube, daß das Meiste von dem, was der Herr Antragsteller Křižik für eine Reform des Wasserrechtsgesetzes in seinem Berichte angeführt hat, namentlich die Frage der Konzessionsdauer, sich innerhalb des Rahmens des bestehenden Wasserrechtsgesetzes lösen läßt Dieses Gesetz scheint mir denn doch industriefreundlicher zu sein, als ein Gesetz sein würde, welches unter den gegenwärtigen Verhältnissen geschaffen würde. *(Zustimmung.)*

Vorsitzender: Ich bringe nunmehr den Punkt 4 zur Abstimmung. *(Nach einer Pause:)* Abgelehnt.

Ich glaube im Namen sämtlicher Herren zu handeln, wenn ich beiden Herren Referenten für ihre sachgemäße Arbeit den Dank ausspreche. *(Beifall.)*

Digitized by Google

9.

Bericht der II. Abteilung des Industrierates.

Der Bericht der II. Abteilung rekapituliert im wesentlichen den von dem Mitgliede Hugo v. Root in der 3. Sitzung der II. Abteilung vom 5. Dezember 1904 vorgelegten Referentenbericht und gelangt auf Grund der in dieser Sitzung gefaßten Beschlüsse zu folgenden Anträgen:

„In Erwägung, daß den Wasserkräften großer wirtschaftlicher Wert innewohnt, daß selbe eine wichtige Unterlage für die industriellen Gründungen und ein zweckdienliches Mittel für die Verwohlfeilung der industriellen Produktion bilden; in weiterer Erwägung, daß für deren ökonomische, der Industrie- und Verkehrsentwicklung förderlichste Ausnützung vorgesorgt werden soll, wird die Regierung ersucht, zunächst die im Attraktionsgebiete der neuen Alpenbahnen in Betracht kommenden Wasserläufe und Wasserkräfte durch ihre Organe, insbesondere durch das k. k. hydrographische Zentralbureau im Ministerium des Innern einer systematischen Aufnahme und Untersuchung hinsichtlich der für die ökonomische Ausnützung derselben maßgebenden Momente unterziehen zu lassen, die Ergebnisse dieser Untersuchung öffentlich zugänglich zu machen und die Verwaltung der k. k. Staatsbahnen zur baldmöglichsten Entscheidung zu veranlassen, welche Wasserläufe und Wasserkräfte dieselbe für den Bahnbetrieb benötigt und tatsächlich in absehbarer Zeit nutzbar machen will.

Zugleich empfiehlt die Abteilung, unter Benützung und Ergänzung der bestehenden Wassergrundbücher und Wasserkarten einen Wasserkraftkataster für alle im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder anzulegen und die Statistik der Wasserkräfte wissenschaftlich und praktisch zu pflegen."

Außer dem Referentenbericht lag, wie oben erwähnt, der Abteilung auch ein Bericht des Mitgliedes Křižik vor, welcher sich jedoch nicht bloß mit den Wasserkräften an den neuen Alpenbahnen, sondern auch, und zwar vorwiegend mit den anläßlich der Flußregulierungen vorzunehmenden Wasserbauten überhaupt, insbesondere aber mit der Ausnützung der Wasserkräfte an der zu kanalisierenden Elbestrecke von Königgrätz abwärts bis Melnik befaßt, worüber derselbe auch einen speziellen, mit einem umfangreichen Tabellenwerk versehenen „Technischen Bericht" vorlegte.

Der Bericht des Mitgliedes Franz Křižik wurde von der Abteilung in der erwähnten Sitzung vom 5. Dezember 1904 gleichzeitig mit dem Referentenberichte in Verhandlung gezogen, wobei jedoch die über den Gegenstand des vorliegenden Antrages Singer, welcher sich auf die Frage der Ausnützung der Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen beschränkt, hinausgehenden Anträge des Mitgliedes Křižik, betreffend eine gemeinsame Beratung des Industrie- und Landwirtschaftsrates über die Ausnützung der Wasserkräfte bei den Flußregulierungen und Kanalbauten überhaupt und wegen Beitrittes zu dem diesbezüglichen Beschlusse des Wasserstraßenbeirates, ferner wegen einer Reform des Wasserrechtes, abgelehnt wurden.

10.

Auszug aus dem stenographischen Protokolle der X. Plenarsitzung des Industrierates vom 14. Februar 1905.

Vorsitzender Seine Exzellenz Sektionschef Dr. **Stibral:** Wir kommen zum Punkte 10 der Tagesordnung, das ist der Bericht der II. Abteilung über den Antrag des Mitgliedes Kommerzialrates Julius Singer, betreffend die Erstattung eines Gutachtens über die zweckmäßigste und förderlichste Verwendung der Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen. Referenten sind die Herren v. Root und Křižik.

Digitized by Google

Referent Mitglied v. **Root:** Meine Herren! Sie dürften aus dem Berichte ersehen haben, daß die Flußgebiete an den neuen Alpenbahnen in Betracht gezogen, die Wassermengen erhoben worden und die Resultate in einer Tabelle dargestellt worden sind. Gleichzeitig mit meinem Referate liegt auch ein Bericht des Herrn kaiserlichen Rates Križik vor, welcher sich in der Hauptsache mit den Wasserkräften bei den Flußregulierungen und bei den Kanalbauten beschäftigt. Da dieser Bericht nicht direkt in den Rahmen des Antrages des Herrn Singer hineinpaßt, beziehungsweise darüber hinausgeht, so wurde in der II. Abteilung beschlossen, nur diejenigen Anträge, welche sich seitens des Herrn kaiserlichen Rates Križik mit dem Antrage Singer verbinden lassen, in den Bericht der II. Abteilung aufzunehmen, was auch in den Beschlußanträgen geschehen ist.

Die außerordentliche Bedeutung der alpinen Wasserkräfte brauche ich wohl nicht zu beleuchten. Bei uns zu Lande sind die Brennstoffe so kolossal teuer, daß sich von selbst unsere Aufmerksamkeit den Wasserläufen in unseren Alpengegenden zuwendet, welche gewissermaßen für die Hebung der österreichischen Industrie prädestiniert sind. Diese Kräfte sollen nunmehr durch den Bau der Alpenbahnen dort, wo sie zugänglich werden, fruktifiziert werden. Ich glaube, daß sich dadurch die allgemeinen industriellen Verhältnisse in Österreich gewaltig heben können, wenn, was im Berichte auch vorgesehen ist, die Staatsregierung das Entgegenkommen zeigen wird, diese nur im allgemeinen aufgenommenen in den Tabellen ausgewiesenen Wassermengen an Ort und Stelle im Felde aufnehmen zu lassen und die Orte zu bezeichnen, wo die Kräfte ihre Verwertung finden können.

Die Bedeutung der Wasserkräfte kann mit wenigen Ziffern beleuchtet werden. Wie Sie aus der Zusammenstellung der gesamten Wasserkräfte, die erhoben worden sind, ersehen haben, handelt es sich um brutto 1,700.000 Pferdekräfte. Diese sind natürlich nicht als völlig nutzbar zu betrachten, weil bekanntlich in den Alpengegenden in der kälteren Jahreszeit und bei Dürre die Wassermengen so variabel sind, daß man in manchen Gegenden höchstens auf ein Viertel rechnen kann. Selbst wenn wir den minimalen Wasserstand annehmen, kommen in diesem Falle noch immer 400.000 Pferdekräfte in Betracht, die sich direkt im Gebiete der neuen Alpenbahnen finden. Was das zu bedeuten hat, können Sie sich selbst leicht beantworten.

Ich erlaube mir noch auf die Erklärungen hinzuweisen, welche in der Sitzung der II. Abteilung von den Vertretern des Ministeriums des Innern und des Eisenbahnministeriums abgegeben wurden, wonach die Regierung die Anträge der II. Abteilung sympathisch begrüßt und die Erklärung abgibt, daß sie sich mit der Durchführung der vorgeschlagenen Detailarbeiten wahrscheinlich ehestens befassen wird.

Ich möchte Sie nun meine Herren bitten, um nicht weiter in die Details eingehen zu müssen, daß Sie die Anträge der II. Abteilung annehmen.

Korreferent Mitglied **Križik**: Hochverehrte Herren! Ich habe gleich in der ersten Sitzung der II. Abteilung gebeten, nicht nur das Referat, betreffend die Ausnützung der Wasserkräfte längs der Alpenbahnen, erstatten, sondern auch wenigstens die Vorfragen oder Anregungen, betreffend die Ausnützung der Wasserkräfte der ganzen Monarchie andeuten zu dürfen. Man soll ja diese Fragen nicht nur im Hinblicke auf die Industrie, sondern auch mit Rücksicht auf Gewerbe, Handel und Landwirtschaft lösen.

Ich habe mir erlaubt, nur im allgemeinen meine diesbezüglichen Ansichten im Referat niederzulegen, welches Sie in Händen haben, und möchte, da nur ein Teil meiner Ansichten im Referate der II. Abteilung Berücksichtigung gefunden hat, den Herren zu erwägen geben, ob es nicht angezeigt wäre, daß die II. Abteilung sich mit den Anregungen, welche ich in meinem Berichte gegeben habe, weiterhin befasse und der Frage der Ausnützung der Wasserkräfte in ganz Österreich nähertrete. Sollen die Wasserkräfte ausgenützt werden, dann müssen meiner Ansicht nach nicht die einzelnen Gefälle, sondern viele Gefälle, der ganze Flußlauf in die Hände einer Person — physischen oder moralischen Person — kommen, und zwar vor allem aus dem Grunde, damit man die Wasserkraft möglichst billig erhalte, denn nur eine billige Wasserkraft hat für die Einwohner und für die Industrie einen Wert. Sind die Wasserkräfte in einer Hand, so ist es heute im Hinblick auf die Fortschritte der Technik leicht möglich, daß die Wasserkraft von einem Ort in den anderen abgegeben wird und für die Speisung vieler Orte dient.

Ich habe mir weiters erlaubt anzuführen, daß es unbedingt nötig ist, ähnlich wie bei den Eisenbahnen eine Verordnung oder ein Gesetz zu schaffen, wonach die öffentlichen Wege und Straßen zur Fortführung der Elektrizität, die ja hier der wichtigste Faktor sein wird, unentgeltlich beizustellen sind, daß auch Privatgründe zur Führung von Leitungen expropriiert werden können, daß fernerhin zu dem genannten Zwecke auch die Vervollständigung des bisherigen Wassergesetzes und zahlreiche andere Vorfragen zu erledigen sein werden, über welche ich mich jetzt nicht weiter auslassen werde. All dies betrifft nicht allein die administrative, sondern vielmehr auch die gesetzgeberische Tätigkeit des Staates. Ich beantrage daher, daß die II. Abteilung sich mit der Frage der Ausnützung der Wasserkräfte noch weiter befasse und seinerzeit dem Plenum diesbezüglich weitere Vorschläge mache. *(Beifall.)*

Digitized by Google

Sektionsrat Dr. Ritter von **Fries**: Auf die Ausführungen des Herrn Referenten habe ich die Ehre mitzuteilen, daß die Zentralstellen der in dem Antrage enthaltenen Anregung gegenüber, welche auf eine rationelle, der Industrie- und Verkehrsentwicklung förderliche Ausnützung der in unserem Vaterlande so reichlich vorhandenen Wasserkräfte hinzielt, das größte und wärmste Interesse entgegenbringen. *(Beifall.)*

Wir erblicken in der Realisierung des Antrages nicht nur einen Akt praktischer wirksamer Förderung der Industrie, sondern erhoffen davon auch eine Hebung der wirtschaftlichen Gesamtlage unserer an Wasserkräften außerordentlich reichen, an Industrien außerordentlich armen Alpenländer. Die Erhebungen, wie sie seitens des Referenten gewünscht werden, sind auch bereits von der Regierung anläßlich der Kreierung des hydrographischen Dienstes in Österreich vorgesehen und ist in dem bezüglichen Organisationsstatut vom Jahre 1894 die Nutzbarmachung der Gewässer im allgemeinen und insbesondere die Verwendung der Wasserkräfte zu landwirtschaftlichen und industriellen Zwecken als eine der Hauptaufgaben dieses Dienstes erklärt. Die den Dienst versehenden Stellen, das hydrographische Zentralbureau sowie die hydrographischen Landesabteilungen sind wohl in einzelnen Fällen dazu gelangt, solche Erhebungen bereits durchzuführen, doch erfolgten diese lediglich über Anregung einzelner Behörden oder sonstiger Faktoren. Wenn diese Erhebungen mitunter auch einen größeren Umfang erreichten, wie dies beispielsweise bei den zu Zwecken der elektrischen Traktion der Alpenbahnen durchgeführten Studien der Fall war, so konnte doch vorläufig von einer systematischen Bearbeitung dieses Gegenstandes, in dem Umfange wie sie im eben erwähnten Organisationsstatut beabsichtigt ist, nicht die Rede sein.

Der Grund hievon liegt vornehmlich darin, daß der hydrographische Dienst seit seinem relativ kurzen Bestande derart zahlreiche und umfangreiche Aufgaben zu erfüllen hatte, daß an eine erfolgreiche Lösung der durch die Erforschung der Wasserkräfte gestellten Aufgabe ohne das Vorhandensein eines umfassenden statistischen, das Gewässerregime im allgemeinen kennzeichnenden Materials nicht gedacht werden konnte.

In den ausgezeichneten Referaten der Herren Berichterstatter erscheinen die Schwierigkeiten angedeutet, welche bei der Durchführung der in Rede stehenden Aktion zu überwinden sind. Die Durchführung dieser Arbeiten würde sich daher auf Jahre verteilen müssen, da die tiefsten Wasserstände in den einzelnen Jahren von meteorologischen Vorgängen abhängig sind. Allerdings werden der Beschaffung einer vollständigen und zuverlässlichen Übersicht der Wasserkräfte, die es jedem Interessenten ermöglicht, sich über die verfügbaren Wasserkräfte zu orientieren, die Erfahrungen zu gute kommen können, welche in der Schweiz seit Jahr und Tag anläßlich der Durchführung einer ähnlichen Aktion gesammelt worden sind.

Ich beehre mich überdies auf die seitens des Eisenbahnministeriums in der II. Abteilung abgegebene Erklärung hinzuweisen, worin das Eisenbahnministerium in dankenswerter Weise den Parallelismus seiner eigenen und der Interessen der Produktion in der Frage der Verwertung der Wasserkräfte betont. Das Eisenbahnministerium erwartet von einem durch Verbilligung der Produktionskosten erhofften Aufschwunge der Industrie auch eine Belebung des Verkehres und erklärt sich demnach bereit, alle Bestrebungen zur Nutzbarmachung der Wasserkräfte, insbesondere auch die erforderlichen Vorarbeiten zur Schaffung eines Wasserstraßenkatasters zu unterstützen. Das Eisenbahnministerium glaubt, daß durch eine sachgemäße Prüfung der Wasserkräfte eine Differenzierung derselben in der Richtung erzielt werden könnte, daß nur gewisse, durch ihre Größe, Lage und Kontinuität für Zwecke des Eisenbahnbetriebes prädestinierte Wasserkräfte vorbehalten bleiben, alle übrigen aber der industriellen und landwirtschaftlichen Verwendung vollständig freigegeben werden. Das Eisenbahnministerium wird seine bereits eingeleiteten Studien fortsetzen und glaubt, in absehbarer Zeit die für den Betrieb der Eisenbahn erforderlichen Wasserkräfte feststellen und bekanntgeben zu können. Die wertvolle Unterstützung des Eisenbahnministeriums wird gewiß der Lösung des hochwichtigen Problems der Nutzbarmachung der Wasserkräfte nur förderlich sein, die ich meinerseits vom ganzen Herzen wünsche. *(Lebhafter Beifall.)*

Mitglied Reichsratsabgeordneter Dr. **Kolischer**: Meine Herren! Ich betrachte den Erfolg in dieser Sache für vollkommen und somit die Anregung, die Herr Singer in dieser Sache gegeben, für einen Erfolg des Industrierates. Die soeben gehörten Erklärungen des Herrn Vertreters des Ministeriums des Innern erwecken in uns die Hoffnung, daß die Angelegenheit zu einem gedeihlichen Abschluß gelangen werde.

Meine Herren! Es ist das ein Bestreben, welches auch in meinem engeren Vaterland sehr sympathisch aufgenommen wird und wir haben daher auch im Landtage in der letzten Session Kredite für die diesbezüglichen Studien bewilligt. Wir haben auch die Studien des hydrographischen Institutes in dieser Frage sympathisch aufgenommen und glauben, daß eine Ausgestaltung dieser Arbeit nach Schweizer und — ich füge hinzu — nach italienischem Muster von großer Bedeutung sein wird für die Erträgnisse des Vaterlandes, an sich und vor allem auch für die Industrie, welche sich dann an diesem Kataster anlehnen wird können, genau so wie dies im kohlenarmen Italien auf der Basis der von der Regierung erhobenen Wasserkraftkataster geschehen ist.

Digitized by Google

Wenn es die Aufgabe des Staates ist, die Initiative zu ergreifen, so gibt es keinen Anlaß von größerer Produktivität als den gegebenen, aber gerade aus diesem Grunde muß ich nicht nur für die Anträge des Herrn v. Noot in der II. Abteilung, sondern auch für die Anregung des Herrn Křižik stimmen. Ich hebe aus der Rede des Herrn Křižik nur den einen Gedanken heraus, daß man sich trotz aller Schwierigkeiten mit der wasserrechtlichen Frage denn doch administrativ und legislativ in einer anderen Art als bisher wird beschäftigen müssen.

Es ist ja selbstverständlich, daß Herr Křižik wie jeder vernünftige Mensch auf dem Boden des bestehenden Gesetzes und der Anerkennung des erworbenen Rechtes stehen muß.

Aber die Idee des Herrn Křižik geht dahin, daß jene Wasserläufe, welche noch nicht ausgenützt sind, systematisch ausgenützt werden können. Wenn Sie dieser Anregung Folge leisten, dann werden Sie auch zu der Konsequenz kommen, daß die Behörden nicht von dem Industriellen verlangen werden, daß er, wenn er um eine Kraft oder um eine Reihe von Kräften kompetiert, die ultima ratio angibt, zu welcher er diese Kräfte benötigt, sondern die Behörden werden diesbezüglich eine laxere Praxis betätigen und sagen: Wenn Du diese Kräfte ausbaust, so ist es mir gleichgültig, ob das für ein Kalziumkarbidwerk, für ein Papieretablissement oder ein Eisenwerk ist. Das Mittel dafür bietet eben die Elektrizität. Diese Idee kann aber auch angefochten werden, und deswegen sollten wir als Industrielle Herrn Křižik die Möglichkeit geben, sich diesbezüglich mit unserer Abteilung ins Einvernehmen zu setzen und in die Details einzugehen.

Die Folge wird sein, daß wir durch die intensive, wirksame und ehrliche Beschäftigung mit dieser Sache, die gewiß viele Jahre erfordernden Katasterarbeiten — sie sind sehr kostspielig, da von Kilometer zu Kilometer Aufnahmen gemacht werden müssen — gewaltig fördern werden. Jedenfalls werden Sie, wenn Sie schon nicht das erreichen, was Herr Křižik intendiert, für den Fortschritt dieser Angelegenheit sehr wirksam eintreten, und deswegen bitte ich Sie, nicht nur für den Antrag des Herrn v. Noot, sondern auch für den Antrag Křižik zu stimmen. *(Beifall.)*

Referent: Selbstverständlich bin ich damit vollständig einverstanden, daß der Antrag Křižik ebenfalls angenommen wird. Er ist von weittragender Bedeutung und nach den Ausführungen des Herrn Dr. Kolischer sind wir uns alle klar darüber, daß von einem derartigen Antrage nicht Umgang genommen werden kann. Wäre er nicht gestellt worden, so müßte er jedenfalls gestellt werden. Ich für meine Person unterstütze den Antrag Křižik im vollsten Maße. Allerdings konnte ich für die zweite Abteilung nur ein Referat innerhalb des Antrages des Herrn Singer erstatten; über den Rahmen dieses Antrages konnte die Abteilung nicht gehen.

Zum Schlusse glaube ich im Namen aller sprechen zu dürfen, wenn ich dem Herrn Vertreter des Ministeriums des Innern für das prompte Entgegenkommen unseren herzlichsten Dank ausspreche. *(Beifall.)* Wir leben seit einiger Zeit in einer ganz anderen Welt. Wir waren nicht gewöhnt, daß unseren Wünschen so schnell entsprochen wird. Wir hatten Gelegenheit, uns von der Industriefreundlichkeit des früheren Chefs, des Herrn Sektionsrates Ritter v. Fries zu überzeugen, und wir sehen, daß sich in dieser Richtung der Kurs nicht geändert hat. Ich danke also für die schnelle und freundliche Erledigung. *(Beifall.)*

Vorsitzender: Ich bringe den Antrag der zweiten Abteilung und implizite den Antrag des Herrn kaiserlichen Rates Křižik zur Abstimmung, letzteren in dem Sinne, daß die zweite Abteilung beauftragt wird, sich nochmals mit dieser Angelegenheit zu beschäftigen.

Ich ersuche jene Herren, welche den Antrag des Herrn v. Noot annehmen und welche wünschen, daß sich die zweite Abteilung mit dem Antrage Křižik weiter befassen soll, die Hand zu erheben. *(Geschieht.)* Ist angenommen.

Digitized by Google

11.

Beschluß des Industrierates, betreffend die zweckmäßigste und förderlichste Verwendung der Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen, sowie betreffend die Frage der Ausnützung der Wasserkräfte.

Auf Grund des von der II. Abteilung erstatteten Berichtes hat der Industrierat in der am 14. Februar 1905 abgehaltenen X. Plenarsitzung über die zweckmäßigste und förderlichste Verwendung der Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen, sowie betreffend die Frage der Ausnützung der Wasserkräfte beschlossen:

„In Erwägung, daß den Wasserkräften großer wirtschaftlicher Wert innewohnt, daß selbe eine wichtige Unterlage für die industriellen Gründungen und ein zweckdienliches Mittel für die Verwohlfeilung der industriellen Produktion bilden; in weiterer Erwägung, daß für deren ökonomische, der Industrie und Verkehrsentwicklung förderlichste Ausnützung vorgesorgt werden soll, wird die Regierung ersucht, zunächst die im Attraktionsgebiete der neuen Alpenbahnen in Betracht kommenden Wasserläufe und Wasserkräfte durch ihre Organe, insbesondere durch das k. k. hydrographische Zentralbureau im Ministerium des Innern einer systematischen Aufnahme und Untersuchung hinsichtlich der für die ökonomische Ausnützung derselben maßgebenden Momente unterziehen zu lassen, die Ergebnisse dieser Untersuchung öffentlich zugänglich zu machen und die Verwaltung der k. k. Staatsbahnen zur baldmöglichsten Entscheidung zu veranlassen, welche Wasserläufe und Wasserkräfte dieselbe für den Bahnbetrieb benötigt und tatsächlich in absehbarer Zeit nutzbar machen will.

Zugleich empfiehlt der Industrierat, unter Benützung und Ergänzung der bestehenden Wassergrundbücher und Wasserkarten einen Wasserkraftkataster für alle im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder anzulegen und die Statistik der Wasserkräfte wissenschaftlich und praktisch zu pflegen."

Der Industrierat hat ferner beschlossen:

„Die II. Abteilung wird beauftragt, sich mit der Frage der Ausnützung der Wasserkräfte weiter zu befassen und dem Plenum diesbezüglich weitere Vorschläge zu erstatten."

Digitized by Google

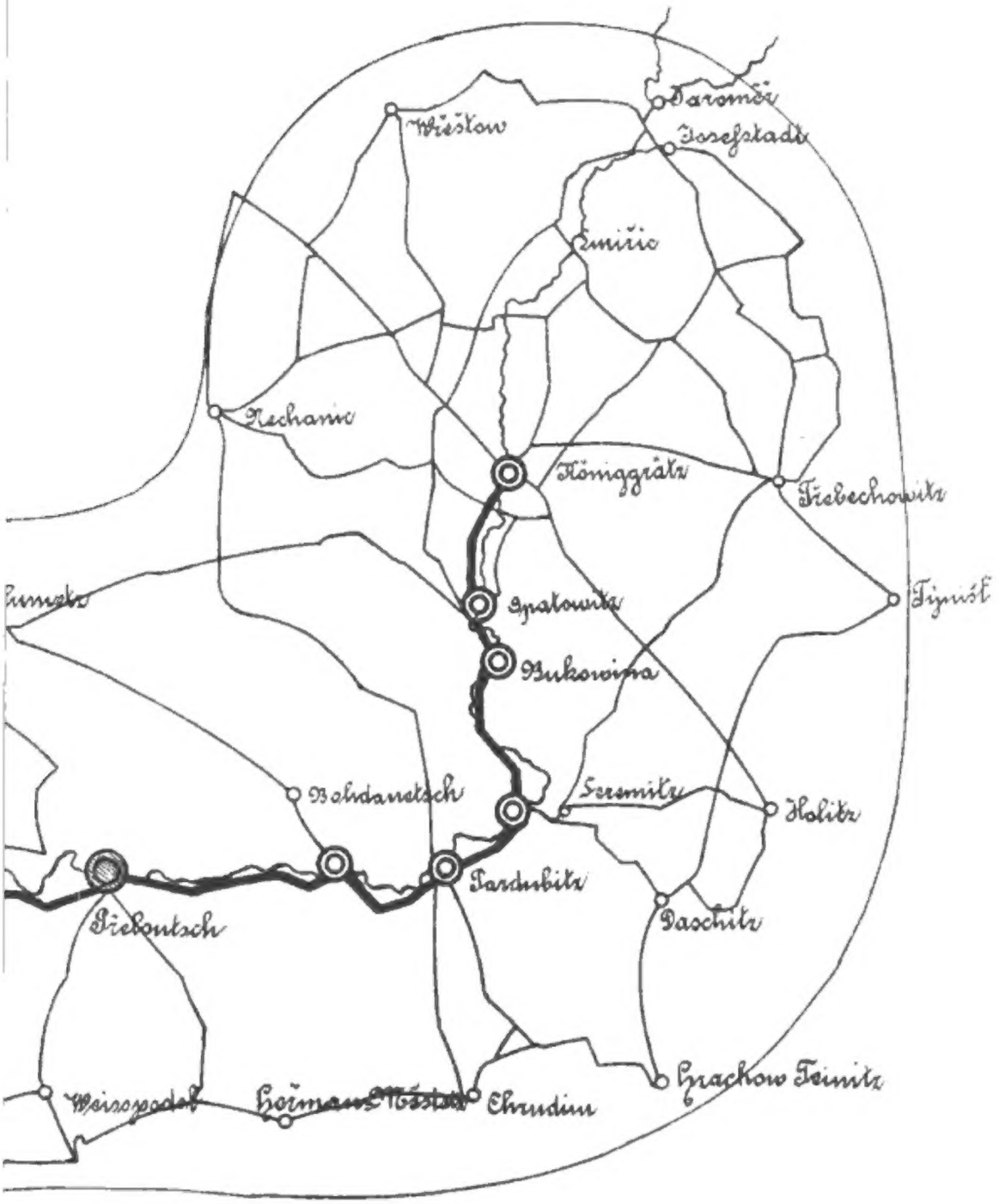
Anhang.

Beilage zu dem technischen Berichte des Mitgliedes Franz Křižík: Kartenskizze des Projektes über Ausnützung der Wasserkräfte an der kanalisierten Elbe.

Digitized by Google

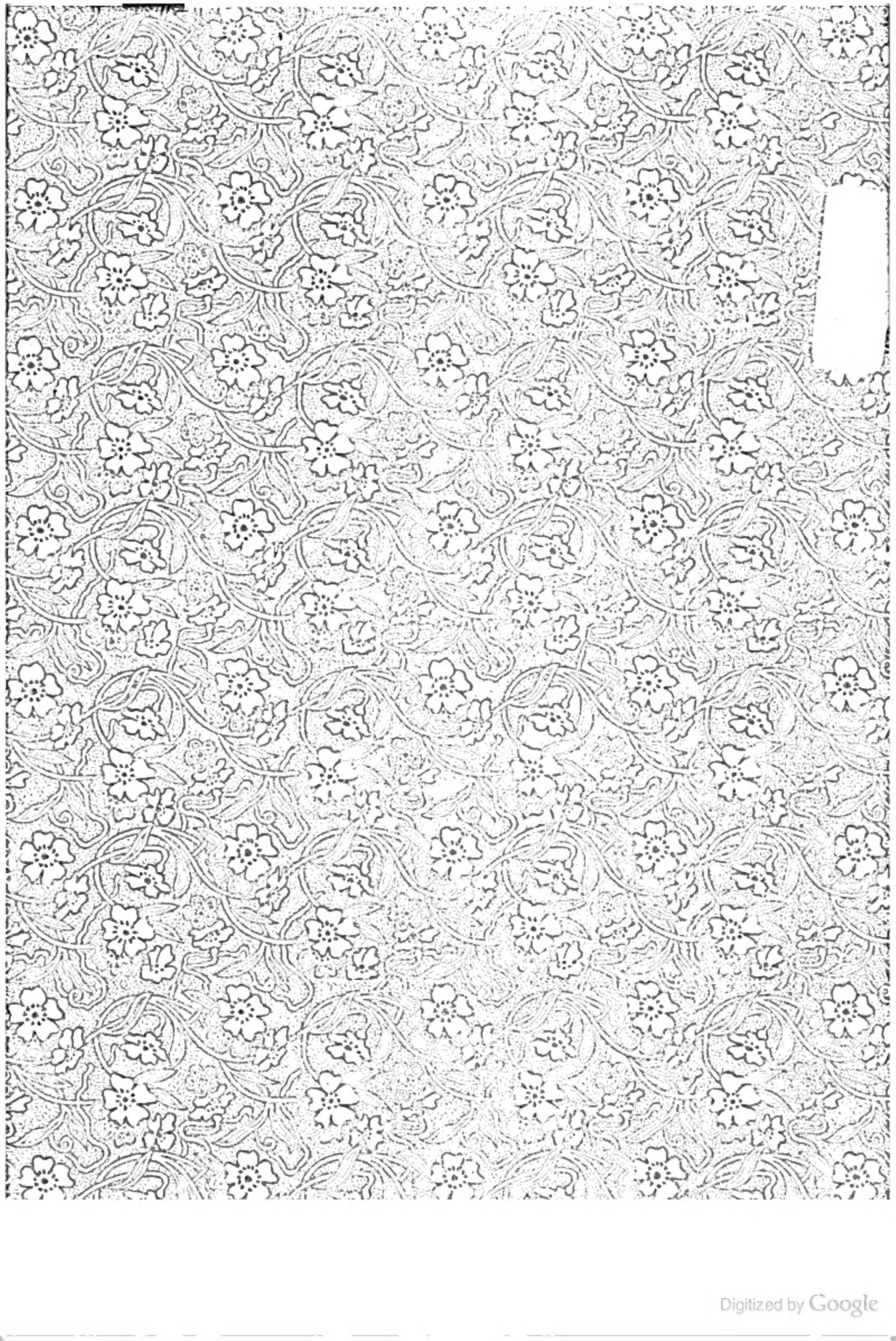
der Wasserkräfte

elbe-



Das Verteilungsnetz

Digitized by Google



Digitized by Google

Widener Library
3 2044 100 720 994
HD

Digitized by Google